CORSO DI GEOGRAFIA COMMERCIALE DI F. C. MARMOCCHI: 2



CORSO

DI

GEOGRAFIA COMMERCIALE

DI



F. C. MARMOCCHI

VOLUME SECONDO

GENOVA

PAOLO RIVARA *EDITORE*

1857.

Stabilimento Tipografico Ponthenier.

LIBRI DELL' ASIA

(continuazione)

LIBRO TERZO

GEOGRAFIA COMMERCIALE DE' PAESI SITUATI AL SUDEST DELL'IMALAIA

LEZIONE XVI.

COMMERCIO DELL' INDOCINA.

Sull' altra riva dell' Oceano Indiano, all' est ed al nordest dell' isola di Seilàn, si schierano le contrade d' Aracan, del Pegù, di Tenasserim e di Malacca, e dietro ad esse gl' imperi vastissimi ed ancora imperfettamente conosciuti di Birma, di Siàm e di Annam, fino alle coste della Cocincina e del Tonkino bagnate dal mare cinese. Tutte quelle contrade son così comprese fra i mari della Cina e dell' India, costituendo una penisola poco meno estesa della indiana. I geografi antichi chiamaronla *Penisola Transgangetica o India al di là del Gange*, ma i moderni, primo de' quali il Maltebrun, preferiscono appellarla *Indocina*. Principia dalla valle del Brahmaputra, al confine dell' India, circa il grado 25 di latitudine boreale, e scende fin quasi all' equatore con la punta della penisola di Malacca (Capo Romania), anzi con l' isoletta di Singapura, dove finisce.

L' impero Birmano è lungo dal nord al sud, 1200 kil., e largo 800, dall' est all' ovest. Un mezzo secolo fa era molto più

esteso; nulla di meno l'impero de' Birmani forma ancora una delle più vaste monarchie dell'Oriente.

I fiumi principali che lo irrigano sono: l'Irawaddy, il Kindum (Kiaen-duaen), il Nu-kiang o Saluin e il Pegù. Fra i fiumi Saluin e Pegù si trova un lago da cui escono due fiumi: uno scendente verso il nord e l'altro verso il sud.

Il clima dell'impero de' Birmani è sanissimo, giudicandone dall'apparenza e dalla forza degli uomini: le stagioni vi procedono regolarissime, e di rado il caldo sentevisi stemperato (latit. nord gr. 20). Eccettuato il *delta* formato dalle foci dell'Irawaddy, poco è il territorio basso in quell'impero: l'albero del *teck* ond'è famoso il paese de' Birmani, non potrebbe vegetarvi in sì gran copia se il paese medesimo non fosse nella massima sua estensione montuoso, specialmente al nord, all'ovest e all'est.

Il suolo delle provincie meridionali e centrali, consistente in grandi valli e larghe pianure; è notevolmente fertile, e produce riso in quantità immensa, come il Bengala, buon frumento e tutti i diversi legumi che vegetano nell'Indostàn: vi prospera la canna da zucchero, il tabacco di prima qualità, l'indaco, il cotone ed i diversi frutti de' tropici. Nel distretto di Palamiù, verso il nordest d'Amarapura, si trova la pianta del *the*; ma la sua foglia è meno profumata di quella colta nella Cina. L'albero del *teck* cresce principalmente nelle province d'Ava: l'abete, sulle più alte montagne, e gl'indigeni n'estraggono copia grande di trementina. Le foreste del paese dei Birmani sono, come quelle dell'India, estremamente malsane.

Il regno d'Ava (ora provincia dell'impero birmano) è richissimo di minerali: a sei giornate da Bamù, sulle frontiere della Cina, trovasi l'oro e l'argento, il rubino e lo zaffiro; e molte altre parti dell'impero danno pietre preziose. Altri minerali, come il ferro, il piombo, lo stagno, l'antimonio, l'arsenico, si trovano in que' paesi in grande abbondanza. L'ambra trasparente e purissima si raccoglie presso ai fiumi in copia, e i letti sab-

biosi delle fiumane che scendon da' monti sono sparsi di pagliette d'oro; fra il Kindun e l'Irawaddy scorre lo Scioelin-Kiup, parola che tradotta litteralmente significa *fiume dalle sabbie d'oro*. Il paese d'Ava non ha diamanti, nè smeraldi, ma possiede ametiste, granáti, crisoliti, diaspri e marmo bello quanto quello d'Italia: il qual minerale è sacro nel paese, perchè se ne fanno le immagini del dio Gotama, e perciò il governo ne ha il monopolio. Nell' Impero de' Birmani sono anche famosi pozzi, che danno il petrolio; la qual materia sendo universalmente usata nelle varie provincie, il monopolio eziandio di questa appartiene al governo, che ne trae grandi rendite.

Fra le possessioni de' Birmani e la provincia cinese di Yunnan, si fa gran commercio; e si esportano principalmente da Ava il cotone, di cui sono due specie, una gialla pel *nankin*, l'altra bianca come il cotone dell' India. L'ambra, l'avorio, le pietre preziose, la noce di *betel* e i nidi della rondine orientale sono pure articoli di ricco traffico: e i Birmani danno in cambio seta cruda e lavorata, foglie d'oro, carta, ecc. Il commercio fra le provincie del nord e del sud dell' impero si fa per mezzo dei fiumi, e specialmente dell' Irawaddy, con migliaia di battelli che trasportano riso e sale, dalle provincie inferiori alla capitale. Gli articoli d'importazione salgono comunemente l'Irawaddy; ma altri sono introdotti per la provincia di Arakan, e portati traverso alle montagne a spalla d'uomo: quegli articoli sono per lo più panni europei, grosse mussoline del Bengala, stoffe leggere di seta, vetri e cristalli, ecc.

Le noci di cocco sono tenute per assai squisite tra' Birmani ed a notevol prezzo vendute; i mercanti prendono in cambio argento, lana, pietre preziose ed altro: nel 1795, il commercio del legno *teck* fu valutato ascendere a 200m. lire sterline. I porti marittimi, che un tempo possedè l'impero de' Birmani, sono comodissimi e meglio situati per la navigazione e pel commercio dell' India, di quelli d'ogni altro paese.

I Birmani, come i Cinesi, non hanno argento coniato; usano invece argento in verghe e piombo: ogni mercante è obbligato mantenere un banchiere per accomodare i suoi pagamenti, il quale è responsabile delle qualità del metallo, e percipe un diritto di *commissione* d' uno per cento.

Le nazioni che abitano all' est del Gange han sempre mostrato maggior diffidenza nelle loro relazioni cogli stranieri di quelle dell' ovest: le corti d' Ava e di Pekino si somigliano per molti lati, ma specialmente per la vanità e per l' orgoglio loro, che spesso si mostrano in un modo ridicolo. Simile all' imperator della Cina, quello dei Birmani non riconosce eguali: re e imperatore, sono i titoli che ha preso il presente capo de' Birmani.

Nell' impero Birmano, nè la dignità, nè gli ufficii, nè gli onori sono ereditarii: tutte le dignità tornano alla corona, dopo la morte delle persone che le tenevano. Catene, che portansi al collo, chiamate *salvi*, sono il segno distintivo de' nobili: e ne portano da 3 a 12, che è il numero massimo; soltanto il re ne porta 24. Ogni oggetto d' ornamento indica il grado di colui che lo porta. Ecco i principali ufficiali di Stato, alla corte: quattro *wungesi*, ministri di Stato (*wun* significa ufficio); quattro *wundoki*, o ministri assistenti; quattro *attawuni*, o ministri dell' interno; quattro *segretarii*; quattro *nasciangessi*, incaricati di presentare i rapporti; quattro *sandeghansi*, che regolano le cerimonie; nove *sandozeni*, incaricati di leggere le petizioni.

È difficilissimo formarsi un' idea esatta della popolazione dell' impero Birmano. Prima che gli fosser tolte le provincie d' Arakan, Pegù, Tenasserim, ecc., vi si contavano 8m. fra città e villaggi: alcuni statisti ne stimarono la popolazione 17 milioni d' anime, ma altri, certamente più giudiziosi, la ridussero a 8. Io per me credo, che questa cifra sia molto vicina al vero.

Il decimo di tutti i prodotti appartiene al governo: ed un altro decimo è prelevato dal re su tutte le mercanzie importate ne' suoi stati. Le rendite sono ordinariamente prese in natura: una piccola parte di esse è tenuta nelle grangie, il resto è distribuito come salario ai diversi dignitarii della corte. L'argento non esce da' forzieri del re che in urgentissime occasioni.

Gl' impiegati sono chiamati gli schiavi del re: ad un impiegato si danno le rendite di un servizio; a un altro il prodotto d' un ufficio, dove si percipono certi diritti d' imposta; ad un altro terreni in proporzione dell' importanza della sua carica, ecc. ecc.; col qual sistema, il governo si cattiva non solo gl' impiegati, ma anche tutti coloro che da essi dipendono; sicchè i vassalli sono loro schiavi, com' essi sono gli schiavi del re. Quelle donazioni si usano tanto pel servizio militare come pel civile.

I Birmani sono una nazione bellicosa: ogni uomo è tenuto d' esser soldato. Il re non ha esercito permanente, eccetto la sua guardia, composta di pochi Cristiani e apostati d' ogni paese e d' ogni religione, che formano la sua truppa pel maneggio delle artiglierie, d'un piccol corpo di cavalleria, e di 2m. uomini mal disciplinati e quasi nudi che formano la fanteria. L' esercito intero supera rare volte 60m. soldati, in tempo di guerra. La fanteria è armata di fucili e di sciabole, e la cavalleria di lance. I cavalli d'Ava son piccoli ma vivacissimi, e, contro l' uso dell'Oriente, gli abitanti gli castrano. La principal forza de' Birmani consiste nelle loro barche di guerra: ogni città di qualche importanza, posta sopra un qualche fiume, è obbligata a somministrare un certo numero di soldati con una o più barche armate, in proporzione della popolazione e richezza: cosichè in poco tempo il re può raccogliere 500 di que' battelli guidati da 40 o 50 rematori, e guarniti ordinariamente da 40 soldati armati di fucili e da un cannone a prua: ogni rematore è munito di sciabola e di lancia, armi che tiene al suo lato mentre voga. I Portoghesi introdusser primi l' uso dell' armi da fuoco fra' Birmani.

Le principali città dell'impero Birmano, sono: la metropoli presente, *Amarapura* (la città immortale), *Ava* antica capitale, *Monciabù*, luogo natale di Alompra il fondatore, o meglio restauratore dell'impero, *Yandabo*, *Syriam*, *Prome*, *Guaungrue*, *Persaïn*, *Seiaggein* e *Myannag*. Quasi tutte le città, de' Birmani ed anche i villaggi, son cinti di palizzate, genere di difesa in cui quella nazione è abilissima.

Sebbene i Birmani non sieno separati dall'India che per la catena delle poco alte montagne del Katscinar, nulladimeno il loro carattere è differentissimo da quello degl'Indiani: e' sono d'una schiatta vigorosa, operosissima, irascibili ed impazienti; qualità contrarissime al carattere de' loro vicini: le donne de' Birmani non si nascondono agli uomini; escono di casa liberamente, come in Europa; ma sotto altri risguardi la lor condizione è tristissima, sendo in generale trattate dagli uomini senza gentilezza e perfino senza umanità: l'uso di venderle agli stranieri non è tenuto a vergogna, e la donna non è disonorata perchè venduta.

I Birmani, ne' lineamenti del volto somigliano piuttosto a' Cinesi che agl'Indi; ed anche nella corporatura, paragonati a questi appariscono goffi e grossolani: però sono più robusti, ed in generale grandi della persona; l'uso di strapparsi la barba invece di raderla, dà loro aspetto di giovinezza, le donne, e specialmente quelle delle provincie settentetrionali, sono più belle delle Indiane, ma men bene conformate: gli uomini e le donne tingonsi i denti, le sopraciglia e gli angoli delle palpebre. I matrimoni non si contraono fra i Birmani che in età pubere; e il contratto è unicamente civile; e comecchè le leggi non accordino che una sola moglie, il concubinaggio è ammesso all'infinito fra quelle genti. Alla morte di un uomo, tre quarti delle sue sostanze vanno a' figliuoli, ed un quarto alla vedova. I Birmani abbruciano i loro morti.

Il Birmano nutresi sudiciamente: la loro religione vieta

uccider gli animali, ma essi applicano quel divieto soltanto agli animali domestici, e specialmente al bue, animale sacro; sicchè il selvaggiume, da essi molto desiderato, pubblicamente si vende nelle piazze: la gente plebea poi mangia ogni sorta di rettili, serpenti, lucertole, rane, ecc. ecc.: ed anche riguardo agli animali domestici, se qualche straniero ne uccide per caso, sono con lui indulgentissimi, considerando tale sciagura come una involontaria disgrazia.

Il piano terreno delle case dei Birmani è alto, generalmente, un metro e mezzo dal suolo, e soretto da palafitte o da bambù, che è il materiale di tutte le case: esternamente ed internamente son semplicissime, senza dorature e senza pitture, fuorchè in caso di privilegio: ogni oggetto in quell' impero, appartenente al re, è preceduto dalla parola *scioe*, che significa oro; ed il Birmano non parla mai della persona del sovrano senza aggiungere il nome di quel prezioso metallo: anzi, usando strani traslati, quando un suddito vuol dire che il re ha saputo alcuna cosa, che al re piace tal cibo, che alcuno ebbe udienza dal re, che al re è grato l' odor della rosa, ecc., dice così: tal cosa è giunta alle *orecchie d' oro*, tal cibo piace alla *bocca d' oro*, il tale fu a' *piedi d' oro*, il profumo della rosa è gradevole al *naso d' oro*, ecc. ecc. Tra i Birmani l' oro è il tipo della perfezione; pure, malgrado il suo gran valore, non se ne coniano monete, e neppure di alcun altro metallo: le donne ne fanno uso per ornamento, e gli uomini ne fabbricano utensili e orecchioni. La più gran parte di quel metallo è impiegata a dorare i tempii, e fanno ciò con meravigliosa profusione.

L' imperatore de' Birmani è il solo proprietario di tutti gli elefanti del suo reame, ed il privilegio di averne uno è riserbato soltanto alle persone del grado più elevato: nell' India si preferiscono le elefantesse, perchè più facili a condurre; ad Ava invece non si usano mai nelle solennità, e raramente si montano.

I Birmani amano in generale la poesia e la musica: hanno poesie epiche e religiose assai celebri; e recitano abitualmente in versi o cantano le gesta dei loro guerrieri.

I Birmani sono settari di Buddha, uno degli *Avatari* o incarnazioni di Visnù, come Dio della conservazione: adorano Buddha sotto li nome di Gotama, che, secondo la loro tradizione, visse 2300 e tanti anni or sono. L'immagine che rappresenta Buddha chiamano *Gudma*, ed è oggetto di massima venerazione in tutti i paesi posti fra il Bengala e la Cina, eccettuato l'Assam e il Cassay. I Birmani dicono aver ricevuto la religione loro dai Singalesi dell'isola di Seylan, isola che chiamano *Zehù*.

Secondo gli storici portoghesi, pare, che verso la metà del XVI secolo esistessero nell' Indo-Cina, o penisola transgangetica, quattro grandi stati, noti agli europei sotto i nomi d'Arrakan, d'Ava, di Pegù e di Siam. Ava era il nome dell'antica capitale, e Birmano fu preso pel nome generale del paese, che i Cinesi chiamano *Miamma* e *Zomin*. Gli autori portoghesi ci narrano, che i Birmani, prima sudditi del re del Pegù, divennero signori d'Ava, e sovvertirono il Pegù verso la metà del XVI secolo, nella quale rivoluzione i Portoghesi furono alleati de' Birmani. — A cura del re di Francia Luigi XIV, furono fatti molti tentativi per propagare la religion cattolica ed estendere l'influenza della nazione francese nel Siam; ma poche notizie troviamo intorno ad Ava ed al Pegù.

La dominazione de' Birmani sulla gente del Pegù durò fino alla metà del XVIII secolo, tempo in cui le provincie di Dalla, di Martaban, di Tongo e di Prome si ribellarono, donde nacque una terribil guerra civile: ma i Peguani, aitati da qualche soccorso europeo e da alcuni rinnegati olandesi e portoghesi, riportarono al fine vittoria sui Birmani, nel 1752 presero Ava, capitale del loro impero, e fecero prigioniero l'ultimo de' loro re di stirpe *dwipti*. Così pienamente soggiogati, i Birmani, Bona-Dalla, principe del Pegù, tornò trionfante nel suo paese: la gioia de' vincitori fu breve, perchè nell'anno seguente, Alompra, birmano di bassi natali, risolvè di liberare la patria e

rendere alla sua nazione l'antica potenza: insorse contro l'odiato straniero con forse 100 uomini d'arme; ma dopo le prime sconfitte de' Peguani le sue forze aumentarono, i suoi progressi furono rapidissimi, ed in breve tempo fu signore di Ava. In quella guerra, i Francesi abbracciarono le parti de' Peguani e gl' Inglesi quelle de' Birmani: i Peguani tentarono più volte, senza però riuscirvi, di riprendere Ava. Alompra si mantenne re, e morì nel 1760. Quantunque brevissimo fosse il suo regno, pur riuscì ad introdurre fra i Birmani notevoli riforme nella giustizia, e a promulgare varii editti contro il giuoco e l'uso de' liquori spiritosi.

Ad Alompra successe Namdodgi-Praw suo primogenito; il quale ebbe da prima a lottare contro il proprio fratello, Scembuan, e contro molti capitani di suo padre, che si ribellarono: ma appena pacificati i tumulti morì.

Allora Scembuan prese il governo dell'impero birmano, e s'impadronì di Siam. — Nel 1767, l'imperator della Cina mandò un esercito di 50,000 soldati al conquisto del paese dei Birmani: ma questi restarono vittoriosi; e i prigionieri cinesi inviarono nella capitale, dove furon invitati a sposar donne birmane ed a tenersi come cittadini del paese: la qual risoluzione de' Birmani deve far maraviglia in una nazione civile dell'Oriente le cui credenze religiose derivano da sorgente indiana; perchè nella Cina è proibito perfino alle cortigiane di aver relazione con stranieri, e non permettesi a donne straniere l'ingresso, non che nel paese, neppur ne' porti! Scembuan morì nel 1776: fu imperator severo, intelligente, operoso.

Dopo di lui, Minderadgi-Praw, quarto figlio del fondatore della dinastia, Alompra, s'impadronì del trono. La prima cosa che fece fu di liberarsi del nipote: sicchè lo fece annegare ponendolo fra due vasi d'acqua ne' quali fu chiuso (così i Birmani fanno morire i membri della famiglia reale). Minderadgi-Praw amava le scienze, e principalmente gli studi astrologici ed astronomici: proteggeva molto i Brahmani, e per loro consiglio fondò

anche la città d'Amarapura (la *città immortale*). Un'invasione ch'egli tentò nel regno di Siam con un esercito di 30,000 soldati (nel 1786), ebbe esito infelice; stentò a salvarsi colla fuga. Nulladimeno, nella pace che fu fatta (1793), i Siamesi cederono ai Birmani molte città marittime sulla costa di Tenasserim, coi due porti di Mergui e di Tavey. — Dal 1795 cominciarono le relazioni dirette fra gl' Inglesi ed i Birmani, che condussero alla guerra del 1824, nella quale i Birmani furono vinti. D'allora in poi la discordia ha invaso l'impero Birmano, e prodotto uno state di cose che serve mirabilmente alla politica inglese; il cui scopo quello è di assoggettare grado a grado i paesi di là del Gange, come già sottomise quelli posti di quà del gran fiume. A quest'ora tutte le provincie marittime de' Birmani son parte integrante dell'immenso impero Anglo-Indiano; ed il centro stesso di quell'asiatica monarchia è forte minacciato, sicchè fra breve la statistica dovrà scancellare dall' elenco delle potenze orientali anche l' impero Birmano.

Forse oggi Amarapura presenta lo stesso aspetto di desolazione e di rovina che attristava il viaggiatore alla vista dell' antica Ava, ritornata per ragioni di strategia capitale del cadente impero. Nel 1800, il capitano Cox stimò la popolazione della *città immortale* 180m. anime: oggi forse non ne ha 30m.!! La sua situazione fra il lago di Tunzemahn e il gran fiume Irawaddy, comunicanti insieme, fu ottimamente scelta pel commercio, e lo spettacolo che presentava era bellissimo, quando, cresciute le acque, che la circondano, ella pareva uscire dal loro seno colle sue bianche mura, colle sue case innumerevoli, coi grandi alberi che circondavano i suoi palazzi e i suoi templi dai tetti dorati.

Al sud delle ricche provincie dagli Inglesi tolte recentemente allo impero Birmano, oggi quasi disfatto, distendesi, stretta e lunga, la penisola di Malacca, fra il primo e il decimo parallello al nord dell' Equatore. Lo stretto del suo nome la separa

da Sumatra (una delle quattro grandi isole della Sonda, nell'Oceania occidentale), e l' isoletta di Singapura sorge rimpetto alla sua estrema punta meridionale.

La penisola di Malacca è uno de' più ricchi, ma eziandio de' più incolti paesi dell' Asia meridionale: tuttavia il riso vi si raccoglie in quantità grande, ed è il principale nutrimento del mezzo milione di Malesi che l'abitano. Gli Europei v' introdussero le colture della canna da zucchero e dell' indaco; il pepe, quantunque sia quivi di qualità inferiore a quello di Giava, pure è una produzione ricercata. La verzura delle foreste è perpetua: quelle boscaglie son piene d' aloè, d'alberi dal legno d' *aquila* e di sandalo, di una specie di cannella detta *cassia odorosa*, di arbusti che forniscono gomme, di molte altre varietà di legnami preziosi, e d' un gran numero di piante rare. Frutti e fiori d'ogni specie abbondano in quella bella penisola, che fa ponte fra le parti più ricche dell' Asia e le isole più magnifiche dell' Oceania.

E le viscere della terra contengono utili o preziosi metalli: il ferro, benchè di qualità inferiore, vi fu scoperto in gran copia, e l' oro quivi principalmente raccogliesi fra le sabbie dei fiumi mediante la lavanda: ma più abbondante di tutto è lo stagno, i cui filoni si dilungano e diramano da Giohore fino ai settentrionali confini della penisola: la quantità che se ne scava è immensa, e forma uno dei principali articoli d' esportazione per l' Europa, dove conoscesi sotto nome di stagno di *Malacca*.

Cosicchè, i principali articoli del commercio di quella estrema terra dell' Asia australe, per l'esportazione, sono lo stagno e il pepe. La maggior parte dello stagno viene in Europa; ma il pepe va specialmente in Cina, dove è ricercatissimo. Anche qualche nave americana vi approda di quando in quando per caricarsene, e portare quel forte aroma nel Nuovo Mondo.

L' emporio più centrale, ed il luogo più celebre nella storia del commercio di questa penisola, è MALACCA, situata sulla sua costa occidentale, presso lo stretto dello stesso nome. Il suo pic-

colo porto, alla foce d'una fiumana che la bagna, non è buono che per le barche; ma la *rada*, che s'estende rimpetto, è eccellente sorgeritore per qualunque grossa nave.

Dallo emporio di Malacca, posseduto dagl' Inglesi fino dal 1825, ed un tempo da' Portoghesi, che ne trassero immense ricchezze, le navi tolgono le grandi quantità di stagno e di pepe di sopra mentovate, e più denti d'elefante, canne d'India, polvere d'oro e sagù. — Le principali importazioni consistono in oppio, seta e piastre.

Ma il traffico di Malacca, altra volta sì florido, ha perduto molto della sua attività. I nuovi e grandiosi stabilimenti inglesi nelle isole del *Principe di Gales* e di *Singapore*, ne' quali si trova un maggiore assortimento di mercanzie, crebbero il loro commercio a spese di quello di Malacca, che oggi è ridotto a ben poca cosa (1).

SINGAPURA, o SYNGAPORE, è un' isoletta situata alla meridionale estremità della penisola di Malacca, sulla bocca orientale dello

(1) I conti tengonsi a Malacca in *risdalleri* di 8 scellini o 48 *stiver*; ognuno si suddivide in 4 *doit*. Il *risdallero* di Malacca è una moneta ideale o di conto, in uso in tutte le transazioni per le mercanzie. La *piastra* spagnola supera da 25 a 40 per 0|0 il risdallero di conto; donde risulta, termine medio, che il risdallero vale 4 franchi e 12 centesimi.

L'oro si pesa al *catty*, di 20 *buncalli* o 320 *miami*: il *catty* equivale a 29 once, 17 denari e 16 grani *troy*, inglesi.

Le mercanzie ordinarie si pesano a *peculi* di 100 *catty* o 1,600 *tales*; il *pecul* è uguale a 61 kil. e $\frac{228}{1000}$; 3 *pecul* formano 1 *bahar*; il *pecul cinese* pesa solo 56 kil. e $\frac{673}{1000}$.

Il *gantang*, misura da riso, pesa 6 libbre *troy* d'Olanda, o 6 libbre e 1|2 inglesi. Il *diviso* contiene 50 *maas* o 500 *gantang*, equivalenti a 1476 kil. e $\frac{285}{1000}$; il *coyang* (800 gantang) 2362 kil. e $\frac{57}{1000}$. Il riso si vende a *coyanghi* di 40 *pecul*, corrispondenti a kil. 2149 e $\frac{131}{1000}$.

Un *kip* di stagno vale 15 *beduri* o 30 *tampang*, e pesa kil. e $\frac{453}{1000}$.

Il *covid*, misura di lunghezza, è di 18 2|15 pollici inglesi o 0,4606 metri.

stretto che separa l'isola di Sumatra dall'estremità del continente asiatico. Lo stretto di Malacca è lungo 500 miglia. — Lo angusto bacino di mare poi, che divide Singapura dalla penisola malacchese, porta il nome speciale di stretto di Singapura.

La maggior lunghezza di quell'isoletta, dall'est all'ovest, misura 27 o 30 miglia, sopra una larghezza, dal nord, al sud di 15.

Non è vero che Singapura sia d'una gran fertilità: non vi si raccoglie che una piccola quantità di caffè, di cotone, d'indaco, di cacao, di pepe e d'altri aromi. Gli alberi formano un prezioso prodotto, specialmente l'*ugarugas* (*fucus saccharinus*); il suo valore allo stato secco è stimato, sul mercato di Canton, da 6 a 8 dollari il *pecul*. Sono i Cinesi che prepararono quella pianta, e ne formano una pasta viscosa per la stampa dei tessuti di cotone, mentre della parte più delicata formano una deliziosa confettura, che conservasi nel siroppo. La raccolta di quel fuco stimasi ogni anno del valore di 8 a 12,000 *pecul*.

Singapura è situata molto vantaggiosamente pel commercio, sulla grande strada di comunicazione fra la Persia, l'Arabia e l'Indostan, da una parte, e le isole dell'Oceania, Siam, il Tonkino, la Cocincina, la Cina, l'Australia e le coste orientali dell'America dall'altra; di guisa tale che, quando gl'Inglesi fondarono lo emporio di Singapura, presto e facilmente poterono legar relazioni con tutti que' paesi, ugualmente che con Camboja Borneo, Celebes, Sumatra, Penang, Malacca, Rhio e le isole vicine: in pochi lustri quel punto dell'Oceano divenne uno de' principali porti dell'Oriente. E dopo la felice situazione geografica di Singapura, contribuì eziandio non poco alla rapidissima sua prosperità la libertà commerciale intera che possiede, sendovi i traffici esenti da ogni gabella e da ogni fiscale controllo.

Il commercio di Singapura è d'una gran varietà, e si moltiplica per la diversità delle nazioni delle quali divenne il punto di riunione e il magazzino, fra l'Europa, l'Asia Orien-

tale, e gli Arcipelaghi della Malesia e dell'Oceania. Il suo porto può contenere appena la quantità delle navi dei Malesi che fanno il cabotaggio, e che, abbandonata la strada antica di Giava, scambiano in Singapura lo zucchero, il legno di Siam, lo stagno delle isole Balham, e Bertang, e un gran numero d'altre produzioni, con le mercanzie d'Europa. La Cina è il principale sbocco di quel commercio, che si fa per mezzo delle giunche cinesi, la media capacità delle quali è di 400 tonnellate. Sono i mercanti di Hanan, di Canton, di Soakah, d'Amoy, di Ningpo, di Seang e d'altri luoghi, che fanno quel traffico (1). E il commercio di Singapura diventa tutti gli anni più considerevole.

Le principali mercanzie che l'industria europea vi manda, sono àncore e uncini, cordami, cotone filato, dal numero 16 al 30, e dal 38 al 70, polvere da schioppo, latta e lamiere di ferro, piombo in lastre, carni salate, resina, catrame, cotonine stampate, percali, giaconette, fazzoletti, cambellotti, vini di Xérès e di Porto, acquavite, rhum, ginepro, ed infinità d'altri liquori. . . . .

E le mercanzie di cambio sono: canfora, rame del Giappone, cotone, ebano, denti d'elefante, riso, polvere d'oro, olio di cocco, oppio, pepe, sagù, salnitro, seta cruda, sigari di Manilla, zucchero di Siam e della Cocincina, zucchero candito, stagno, ecc.

(1) Le vendite si fanno a tre mesi di credito, e i pagamenti in moneta. Si vende anche in contanti, mediante uno sconto. I cambi si fanno in dollari o in tratte su Londra, a meno che non si preferiscano cambi in produzioni. La richiesta delle tele stampate con disegni a gran fiori per addobbi, è attivissima. Le cotonine bianche e le tele crude sono in voga, come pure i madapolami. I cotoni filati dal numero 34 al 42 sono molto richiesti, e costan 45 dollari il *pécul* di 133 libre inglesi; gli assortimenti devono essere dal numero 17 al 22 francese e dal numero 20 al 30 inglese, per le spedizioni in Cina. I cotoni filati rossi di Germania valgono 130 dollari il *pécul*; la vendita è sempre considerevole. E lo stesso succede dei *selingdangi* dei Malesi, che gli uomini portano per cintura e le donne al collo.

Il numero delle navi di lungo corso entrate nel 1854 a Singapore, ascese a 500: la sola Inghilterra vi figura per 400; il resto fu fornito, in ordine d'importanza dall'Olanda, Portogallo, Francia, Danimarca, Amburgo, Spagna, Italia, Cocincina, isole Malesi e Arabia. Il numero delle piccole navi di cabotaggio è stato considerevolissimo; la cifra all'entrata è stata di 2m., e all'uscita 1900.

Gl'Inglesi, che posseggono quella isoletta, per cessione ad essi fatta dal Sultano di Sciohor, stabilirono un *porto franco* nella capitale della medesima; città situata in un golfo che penetra molto dentro terra, e popolata da circa 50m. anime, di cui appresso a poco 16m. sono Cinesi.

In Singapura non si paga nessun diritto nè all'entrare nè all'uscire. Le spese di vendita sono del 5 per 0|0 di commissione, e 2 1|2 del discredere, allorchè si esige la garanzia dei commissionari per le vendite a termine, e in oltre 1 per 0|0 per i cambi in tratte, e 2 1|2 per 0|0 sul montante delle compre o cambi in derrate e produzioni del paese (1).

Di fianco alla penisola di Malacca distendesi obbliquamente SUMATRA, una delle più grandi isole della Sonda, separata da

(1) In Singapura si usano monete di specie diversa: la *piastra* di Spagna, che quivi dividesi in 1000 parti, è generalmente usata. Dopo vengono i *risdalleri* d'Olanda, che valgono 20 *fanan* (31 fanan formano 1 piastra di Spagna). Un'altra moneta è la *rupia sicca*, 216 delle quali equivalgono a 100 piastre.

I *pesi e le misure* sono le stesse usate a Malacca: il *pecul*, il *catty* e il *tael*. Il pécul malese è un poco più pesante del cinese. Bisognano 3 pécul malesi per formare un *bahar*. Il catty pesa 1 libbra inglese. Il riso e il sale si vendono al *koyau*, che pesa circa 40 pécul. La polvere d'oro si vende e si compra al *bunkal*, che pesa 821 grani.

La misura delle stoffe è l'*astah* o il *covid*, lungo, presso a poco, 18 pollici. Il *quantany* è misura di capacità, vale 1 gallone e 1|4 inglese, o circa 6 litri.

quella di Giava dallo stretto della Sonda dalla penisola di Malacca e dallo stretto di questo nome. È lunga, dal nordovest al sudovest, 300 leghe circa, e larga da 90 a 150. Sono geografi, che stimano la sua popolazione 6 milioni d'anime; altri 8.

Nel 1666, gli Olandesi fondarono alcuni stabilimenti sulla costa di quella grande isola; e nel 1685 gl'Inglesi imitaronli: ma nel 1824, cederono le loro possessioni agli Olandesi, che oggi hanno esteso il loro dominio sul regno di Palembang, situato sulla costa orientale, ed anche a Bencounat sulla occidentale.

Sumatra dà gran quantità di riso e altre granaglie; produce pepe in abbondanza, e vi si raccoglie eziandio belzoino e canfora, la migliore che si conosca. Il belzoino si trova unicamente nella parte settentrionale dell'isola, ed è principalmente consumato in Persia. Da quella parte estraesi pure la canfora.

Le montagne dello interno di Sumatra son piene di miniere. Le pioggie distaccano della terra minuzzoli d'oro, i quali le acque strascittano uniti alle arene de'torrenti; e i Sumatresi costruiscono attraverso alle correnti gabbie di vinchi, destinate ad arrestare quelle ricche alluvioni. — Lo stagno è comune in quella grande isola; ma quello che si usa proviene tutto da Banka, che n'è lontana un miglio e mezzo, e dà nome allo stretto famoso pel quale un tempo ordinariamente passavano i vascelli diretti per Canton. Il pepe, la maggior quantità del quale si spedisce in Cina, e la minore in Europa od in America, è uno de' principali articoli del traffico d'esportazione di Sumatra; dopo viene il belzoino, e poi la canfora.

Un decreto del governatore generale delle Indie Olandesi, sedente a Batavia (isola di Giava), in data del 9 febbraio 1839, dice: che il porto di Natal, sulla costa occidentale di Sumatra, rimarrà chiuso al gran commercio, e che le disposizioni dell'articolo 2 della pubblicazione del 31 dicembre 1825, sono applicabili a quel porto; di guisa tale che, non sarà più permesso alle navi delle Indie Olandesi o navi indigene, che vi sono assimilate, di scaricare e importare nel suddetto porto le mercanzie

prese in uno dei porti Olandesi alle Indie; che d'allora in poi, il porto di Ayer-Bangies, sulla costa occidentale di Sumatra, rimane aperto al gran commercio, e perciò, la prima parte della pubblicazione del 31 dicembre 1851 è resa applicabile a quel porto, salvo la condizione della seconda parte di detta pubblicazione; e così le navi di tutte le nazioni, non importa donde vengano o dove vadano, possono entrare nel porto d'Ayer-Bangies, e scaricarvi o caricarvi le mercanzie; così essendo prescritto dal regolamento dei diritti d'entrata e d'uscita per quella costa (1).

GIAVA (Jaba), una delle maggiori isole dell'Oceania Malese (o Malesia), è situata fra Sumatra, Banca, Borneo, Maduré, Balis, dal grado 6° al 9° di latitudine sud, e dal 102° 30′ e 113° 40′ di longitudine orientale (contata dal meridiano di Parigi). — È lunga da levante a ponente 260 leghe, e larga da 40 a 50. — Gli statisti ne stimano la popolazione circa 5 milioni d'anime, fra Giavanesi (Malesi) Europei e Cinesi.

Il terreno di Giava è fertile in generale, e produce abbondantemente riso, zucchero, pepe, caffè eccellente, indaco, cannella, ananassi, tabacco e cotone.

Una prova dell'aumento delle produzioni di quell'isola fertile, effetto del sempre maggiore sviluppo dell'agricoltura, è l'esportazione del riso: nel 1856 nè fu esportato da Giava, 36,430 *koyangs*, il *maximum* della esportazione di quella derrata fino a quell'anno; oggi quella cifra è raddoppiata. Le con-

(1) Nella città e porto di *Ascin*, principale emporio del commercio di *Sumatra*, i conti si tengono in *tale*, *pardow*, *mace*, *copang* e *cash*. Un *tale* vale 4 *pardow*, il *mace*, o 64 *copang*. — Nel commercio della polvere d'oro furono adottate monete ideali, come il *tale d'oro* e il *mace d'oro*. Cinque di quelle monete ne valgono 4 aggualiate di moneta ordinaria.

L'oro in polvere è calcolato a 9 1|4 *tuc* di Malabar o 22 1|5 carati fino. Il maggior peso è il *bahar* di 200 *cattie*, che vale 423 libbre, 6 oncie e 13 dramme di peso inglese.

siderevoli esportazioni che se ne fanno al di fuori, nella Cina, nelle isole della Sonda, in Olanda, in Inghilterra, in Francia, in Amburgo, si elevano a un valore di 5 milioni e mezzo di fiorini. Si noti che i Giavanesi nutronsi specialmente di quel cereale. Questo fatto stabilisce la prova, che il grande sviluppo dato in questi ultimi 30 anni alla cultura del zucchero, del caffè, e d'altre produzioni tropicali ricercatissime sui mercati d'Europa, non ha esercitato influenza sfavorevole sulla produzione delle derrate di prima necessità per la popolazione indigena.

Il prodotto del *zucchero* cresce rapidamente; le esportazioni di quella derrata possono valutarsi un anno per l'altro, a circa 600 m. *picol* rispondenti a 36 m. tonnellate di 1000 kil. cadauna. Le altre produzioni, come *indaco*, *cacao*, *the* e *seta* fanno pure grandi progressi.

Il *caffè* è una delle più importanti produzioni, perchè più ricercata di quell'isola; e ciò che la fa stimare è la qualità, pregiata in commercio dopo immediatamente il *moka*, a cui il caffè di Giava molto similia pel colore, forma e odore. Se ne raccoglie quantità immensa, che aumenta tutti gli anni, ed è una delle più grandi ricchezze di questo luogo.

Giava produce anche una specie di *cannella salvatica*, che i Portoghesi chiamano *cannella di mato*, meno buona veramente della cannella odorosa; ha poco odore e poca forza: la scorza è grossa e ruvida, e gli alberi son più piccoli di quelli di Seilàn. Nulladimeno, non di rado è venduta in Europa come vera cannella seilanica.

Il *belzoino* è pure una delle più stimate produzioni di Giava; è una specie di gomma somigliante allo incenso o alla mirra, ma molto più preziosa pe' suoi usi nella medicina e nell'arte del profumiere. Gli alberi novelli producono, incidendoli, il miglior belzoino, ch'è nericcio e di buonissimo odore. Il belzoino bianco, che si estrae dagli alberi vecchi, è meno stimato: per vender tutto, si mescola col primo.

Giava produce in abbondanza, anche lo *zenzero* la maggior

parte del quale i Giavanesi usano candire nello zucchero.

Nel novembre del 1855, ebbe luogo per la prima volta, in Amsterdam, la vendita del *the* di Giava, avendo il governo olandese con gran cura e protezione introdotto quivi la coltura di quella ricca derrata. Il *the* di Giava e di varie specie, tutte perfettamente simili a quelle della Cina. La coltura del *the* promette grandi vantaggi alla colonia, e già forma un ramo considerevole del suo commercio.

Da venti o venticinque anni fecersi in Giava grandi piantazioni di *gelsi* delle più belle varietà, la foglia de' quali già permette nutrire un' immensa quantità di filugelli; sicchè anche la *seta* oggi è un ramo importante del commercio giavanese d' esportazione.

Ma queste non sono tutte le produzioni preziose di quella magnifica isola. Bisogna citare eziandio il *teck*, legno adatto alle costruzioni, specialmente alle navali; gli Olandesi ne fanno i vascelli che navigano nel mar delle Indie, i quali durano molto tempo: nè dimenticare il *sandalo rosso*, legno meno stimato del giallo e del bianco, che vengono dalle isole di Timor e di Solor; ma non pertanto di quel sandalo rosso di Giava si fa uso grande in tutte le Indie. Il *pepe*, l' *indaco* e il *cotone*, sono ancora nel numero delle ricche produzioni di Giava; e vi si trovano pure eccellenti *droghe*, e *aromi*, e *gomme*; ed abbondanza di *noci di cocco*, d' *aranci*, di *limoni*, di *pomi d' oro*, di *banani*, di *mangustani*, e d' altri bei frutti, nella copia ed eccellenza dei quali Giava sorpassa tutte le altre isole dell' Oceania.

Giava non è del tutto sprovvista d' industrie e di sue proprie manifatture: ha fabbriche di grossi panni, usati anche dalle truppe della guarnigione olandese; ha polveriere che forniscono tutte le fortezze dell' isola, e concerie di pelli e laboratori ne' quali fabbricasi la selleria necessaria per la cavalleria; poi fila e tesse masse enormi di cotone, raffina lo zucchero, e stilla spiriti, ma più specialmente l' *arak*, tanto amato da' Malesi. Tutti quegli opificii sono occupati dagli indigeni, sotto la direzione di mastri europei.

Batavia, capitale dell' isola, è non solo il centro del commercio di Giava, ma anche di quello che gli Olandesi fanno in tutta l'Oceania, e fino nel Giappone e nella Cina. Secondo lo Stamford Raffles, governatore di Giava durante l'occupazione di quell'isola per gl'Inglesi (dal 1806 al 1816), i vantaggi del commercio degli Olandesi nell'arcipelago Indiano sono immensi. Quello ch' essi chiamano il commercio dell'oro e dell'argento col Giappone procura loro annualmente quasi due milioni di fiorini in oro puro, indipendentemente da una proporzionata quantità d' argento e di altre pregiate mercanzie. Prima della lotta che ebbero a sostenere con l'Inghilterra (nell'epoca dell' impero Napoleonico), aveano imparato a trar profitto dalla loro situazione a Batavia, per navigare lungo la costa occidentale dell' Asia fino al Kamtsciatkà, donde traevano quelle preziose pelliccie che trovavano esito tanto vantaggioso sui mercati della Cina.

Ogni anno partono da Batavia alcune navi cariche di mercanzie europee pel Giappone; approdano a Nangasaki, unico luogo ove sia loro permesso lo sbarco, e quivi caricano pel ritorno, rame, oro, argento, lavori di lacca, porcellana, ecc. ecc.

Le *giunche* cinesi, oltre gli oggetti di cui son cariche, portano ogni anno a Batavia, circa 2m. Cinesi, che colà si riducono colla speranza di far fortuna; e quelle *giunche* riedono in Cina cariche di nervi di cervo, di pinne di pesci cani, di *tripan* (specie di mollusco) che i Malesi cercano tra le sterili rocce dell'isole Oceanie e della Cocincina, di nidi di rondini marine cotanto rinomati per tutto l'Oriente, e si trovano ne' medesimi luoghi del *tripan*, oltre di che le roccie dirupate di Giava ne forniscono pure grande quantità; di tutte le quali strane cose fanno in Cina deliziosi manicaretti (1).

(1) Que' nidi si celebri e ricercati dai gastronomi Cinesi, sono piccolissimi: han forma ovale, e pesano circa 1[2 oncia: son lavoro d'una specie di rondinella, azzurra nella testa, nel petto e nelle ali, e bianca

Prima della guerra che la Cina ebbe a sostenere contro l'Impero Britannico, e che finì con la peggio de' Cinesi, il commercio di Giava con Canton, fatto dalle navi olandesi, consisteva nelle seguenti mercanzie: stagno (per 40m. piastre), moscade, pepe, garofani, legno di sandalo, nidi d'uccelli (per 40m. piastre), canne d'India, riso (per 225m. piastre), legno d'ebano, tartaruga, avorio, corniole, perle, oro, piastre di Spagna; il tutto per un valore di oltre mezzo milione di piastre.

E le esportazioni erano queste: zenzero, carta, scatole, stoffe di seta (per 25m. piastre), the, cassia, tele della Cina (per 15m. piastre), sacchi vuoti, sigari, vasi o pentoli, (per 30m. piastre): il tutto per un valore di 150m. piastre.

Batavia fa eziandio un commercio considerevolissimo col Bengala, colle altre isole Oceanie dipendenti dall'Olanda, e colla metropoli; nei quali tre rami di commercio sono impiegati molti vascelli, appartenenti nel maggior numero alla *Compagnia Neerlandese delle Indie Orientali* sedente in Amsterdam. L'isola di Giava, direttamente posseduta dagli Olandesi per due terzi, (l'altro essendo ancora dominato da vari principi indigeni per la maggior parte tributarii dell'Olanda), rende annualmente al governo dell'Haya circa 200 milioni di franchi.

Riassumendo ora in piccol quadro tutto il commercio di Giava diremo; che il valore delle *importazioni* a Giava e a Madura (isola vicina) sommò, nel 1855, ad un valore totale di oltre 27 milioni di fiorini olandesi (il fiorino vale 2 franchi e 10 centesimi), distinto nelle seguenti provenienze, che registriamo in ordine d'importanza: Arcipelago Orientale (Malesia e Polinesia), Paesi

nell'addome, che compone colla fregola gelatinosa di certi pesci, e colla spuma viscosa che il mare agitato forma intorno alle rocce. Conditi con sale ed aromi, diventano una galantina nutriente, sana e deliziosa; la quale, sulla tavola degl' Indo-Cinesi, de' Cinesi e de' Giapponesi è oggetto di gran lusso. Que' nidi sono di vari prezzi; e la loro eccellenza dipende dalla loro bianchezza.

Bassi (ma più specialmente Olanda), Stati Uniti dell' America settentrionale, Inghilterra, Giappone, Bengala (Calcutta), Cocincina, Francia, Amburgo, Madera, Manilla (Filippine), Cina, Maurizio (isola di Francia), Golfo Persico e Mascate, costa del Malabar, Australia, Capo di Buona Speranza, Seilàn, Siam, Svezia e costa del Coromandel. Le merci importate furono, appresso a poco queste: prodotti Europei, idem d' America, e idem del Capo di Buona Speranza, per la somma di 12 milioni di fiorini; prodotti dell' India e di Seilàn, e delle contrade occidentali bagnate dall' Oceano Indiano, per 2 milioni; prodotti di Siam e della Cocincina, per 300 mila; prodotti della Cina e di Manilla, per 2 milioni; prodotti dell' impero del Giappone, per 1 milione e mezzo; prodotti dell' arcipelago Orientale e Polinesia 6 milioni; prodotti d' altri paesi, 200 mila: totale, in mercanzie, 24 milioni di fiorini; in moneta, circa 3 milioni, provenienti dai diversi paesi suddetti.

Quanto poi alle merci *esportate*, la somma de' loro valori è più rilevante: valutasi circa 30 milioni di fiorini, rappresentati principalmente dai prodotti dell' isola di Giava, come caffè, indaco, riso, the, zucchero, pepe, ecc; la cui quantità annualmente aumenta; colle quali derrate fanno cambi, che per la metropoli sono d' un valore che supera di molto quello delle importazioni, aggiungendovi la rendita territoriale, che è di grande importanza (1).

(1) A Batavia, i conti si tengono in *rixthaler*, moneta ideale di 48 *stiver*, valutata 3 *scellini* sterlini, o 6 franchi e 18 centesimi. La principale moneta corrente è la *rupia* di 4 scellini. La *rupia* è stimata 331 denari e 1|2 sterlini, o 3 franchi e 86 centesimi. — Ecco i pesi e le misure usate in Batavia. L' oro e l' argento si pesano al *marco* (*troy*) d' Olanda, che si divide in 9 *reali*, pesanti 422 *grani* inglesi. La libbra *troy* d' Olanda di 2 *marchi*, è impiegata generalmente nel commercio estero; ma negli affari ordinari si usano pesi con denominazioni cinesi: il *bahar*, il *picol*, che equivale a 100 *catti*, ecc. ecc. Il *picol* pesa 125 libbre *troy* d'Olanda, corrispondenti a 61 kilogr. e $\frac{311}{1000}$. — Il riso e le altre granaglie vendonsi

LEZIONE XVII.

SEGUE L' ARGOMENTO DELLA LEZIONE PRECEDENTE.

La gran città di Batavia, è la capitale dell' isola di Giava e la metropoli di tutte le possessioni degli Olandesi in Oriente.

Fu fondata nel 1619, sul sito della famosa città indigena di *Giacatra*, sulla costa nordovest dell' isola e sulle rive del fiume Giliwong, rimpetto ad una *rada* grande e sicura, che è il porto di Batavia. Attesa la immensa ricchezza del suo commercio e l'opportunità della sua posizione, presto Batavia surse grandissima e popolata forse più di quello che oggi mostra: ma la eccessiva insalubrità del clima, per cui quella città divenne infame in tutto l' Oriente, la fece anche rapidamente decadere; e la primitiva Batavia fu a poco a poco abbandonata, per crearne una nuova più nello interno, dietro il consiglio del generale Daendels.

Però era stato osservato, che la proverbiale insalubrità dell' antica Batavia proveniva meno (dice il conte di Hogendorp) dalla posizione geografica che della inopportunissima costruzione di quella città, avendo i fondatori di essa imitato il piano delle città olandesi piene di viuzze e di canali; ond' è che l' aria,

al *koyang*, peso valutato 3,300 libbre *troy* d' Olanda, o 1624 kilogr. e $\frac{141}{1000}$. — La misura dei liquidi più comune negli stabilimenti olandesi, è la *kanne*, 33 delle quali formano 45 litri e $\frac{724}{1000}$. — *L' auna* è lunga 27 pollici inglesi, circa 2 piedi avvantaggiati della misura di Francia.

In Bantam i conti si tengono col sistema decimale: 10 *peccoe* formano 1 *laxsan*; 10 *laxsan* 1 *catty*; 10 *catty* un *illa*; 10 *illa* un *bahar*. Il *peccoe* dovrebbe contenere 1,000 *casce*; ma ciò non succede sempre. Il prezzo varia da 25 a 35 per piastra di Spagna, che è la moneta corrente.

I pesi e le misure in uso in Bantam sono questi: Il *bahar* di 3 *picoli* o 300 *catty*, pesa 179 kilgr. e $\frac{603}{1000}$; ma il *bahar* di pepe equivale a 200 *gelack*, e pesa 375 libbre *troy* d' Olanda, o 184 kilogr. e $\frac{592}{1000}$. Un *koyan* di riso equivale a 8,000 libre *troy* d' Olanda o 3,937 kilogr e $\frac{215}{1000}$.

in paese cotanto caldo com' è quello di Giava, non poteva liberamente circolare nelle abitazioni degli uomini; aria del resto infetta dalle pestifere esalazioni delle acque ferme, fangose e corrotte, accolte ne canali medesimi.

Quindi il governo olandese s' accinse a far di tutto per migliorare quello stato di cose; non già per impedire lo ingrandimento della nuova città alquanto lungi dalla marina, chè omai avea preso un notevolissimo sviluppo, ma per prevenire la distruzione totale dell' antica Batavia, che per la sua posizione è tanto utile al commercio del mondo. Grandi cambiamenti furono dunque operati nella disposizione della vecchia città; ed è consolante dire, che quei lodevolissimi sforzi furono infine coronati da pieno successo; perchè la maggior parte delle cause ammorbanti il clima di Batavia, ora sono rimosse o notevolmente diminuite. Al qual felice risultato molto contribuirono le cure costanti e la ferma volontà del governator generale Vander-Capellen; perchè a lui principalmente si deve gratitudine, se l' aria di Batavia oggi non è più insalubre di quella che si respira in qualunque altra città dell' isola di Giava, o in qualunque stabilimento europeo marittimo delle regioni de' tropici.

Poi, in virtù di successivi decreti emanati dalle illuminatissime autorità superiori olandesi, e rigorosamente eseguiti, quasi tutti i vecchi canali furono ripieni di terra; le quali numerose ostruzioni, oltre a togliere un gran fomite di pestilenza, cagionarono maggior velocità nelle acque de' canali che per necessità bisognò conservare, e così riescono pressochè innocui. Venne quindi il turno delle numerose concerie delle pelli e degli ammazzatoi, sì le une come gli altri relegati fuor di città alla foce del torrente Fluit nel mare, a certa distanza da Batavia. E fatto ciò, il governo s' occupò del bonificamento delle rive del Giliwong, fra la città e la marina, arginando quel grosso fiume e prolungandone l' arginatura per alcuni kil. dentro allo stesso Oceano, traverso ad una secca di fango; la quale ne ostruiva la foce ed obbligava le sue acque a spagliare ed impaludire.

Unica via di comunicazione fra la *rada* e la città è quello estuario; ma le lance delle grandi navi, o i piccoli bastimenti a vela (*guirritas*) adoperati per scaricarle, non poteano superare la foce del Giliwong per venire a Batavia, se non erano aiutati dal potente, ma spesso tempestoso, flusso di que' paraggi: e intere notti ivi non di rado restavano incagliati, bersaglio de' pirati Malesi, i quali non mai mancavano di mettere a profitto quella disastrosa circostanza. Ora, grazie ai lavori di sopra accennati, la foce del Giliwong può imboccarsi da quelle imbarcazioni in qualunque tempo.

Sbarcando nel porto di Batavia presentasi rimpetto l'antica città. Tre o quattro vie, frequentate il mattino, ma deserte nel resto della giornata, la traversano in tutta la sua lunghezza. Alla estremità dell'antico suburbio, ov'è un po' più di vita, sorgono i quartieri della moderna Batavia, composti di graziose e belle abitazioni cinte di giardini, distese sulle rive de' canali di *Moolenvliet* e di *Ryswy*, per una lunghezza di quasi 4 kil.

Abbandonando quei canali si sbocca nel *Weltewreden*, o quartier militare, vasto piano quadrato (specie di piazza, ma immensa), circondato di case costrutte all' Europea, fra le quali si distingue il palazzo degli offizi del governo. A destra è un altro piano, sparso anch' esso di graziose abitazioni.

Traversando il Weltewreden, s'incontra l' ampia e lunga strada che conduce a *Buitenzoorg*, gran castello nel quale abita il governatore generale; lungo la quale strada, pel tratto di circa 6 kil., fin oltre la fortezza detta *Maester-Cornelis*, succedonsi sontuose o comode case moderne. E se a tutto questo si aggiungono alcuni laterali viali riccamente alberati, che fan capo ai canali o a'piani, accennati di sopra, ci faremo un'idea bastantemente esatta dell' attuale metropoli de'possessi olandesi nell'Oceania (1).

(1) Fra i più belli edifizi di Batavia citiamo i *palazzi del municipio*, il *tempio luterano*, il *grande spedale militare*, *palazzo del governo nel*

Quanto ai quartieri de' Cinesi, e degli altri abitanti Asiatici di Batavia, e' son interposti fra i diversi quartieri europei o stanno dietro ai medesimi: il principal rione de' Cinesi (*Campon*) è fuori della cerchia dell'antica Batavia, a ponente, della quale si considerava il più vasto subborgo: del resto, i Cinesi a poco a poco sonosi introdotti in tutti i quartieri della città, ed in Batavia son l'anima del minuto commercio, specialmente nei *bazar*, ove liberamente spiegano infaticabile attività ed immensa perspicacia.

Inutile dire, che in Batavia risiede non solo il governatore generale dell'*Oceania Olandese*, l'*Alta Corte di Giustizia* ed il *Prefetto Apostolico*; ma che eziandio quivi trovansi tutte le speciali autorità della *residenza* o provincia di Batavia, una delle 22 dell'isola.

È difficile trovar nel mondo una *rada* più bella e sicura di quella di Batavia; un centinaio di navi, che continuo si rinnovano, sorgonvi sempre sulle ancore, e ve ne potrebbe stare qualche migliaio in piena sicurezza: quelle di gran mole gettano i ferri molto distante dal lido, in quella parte della *rada* che chiamano *esterna*. Una fila d'isolette, un tempo abitate, ma oggi quasi tutte deserte, circonda, per così dire, la rada di Batavia e la fa sicura a tutti i venti; ed un secondo ordine d'isole sorgono più lontane, dal loro gran numero chiamate *Diuzend-Eilanden* (le mille isole); molte delle quali sono abitate da famiglie Malesi, che vivono col provento che ricavano dalla pesca e dalla emersione dal fondo del mare delle masse di roccia coralligena, eccellente per far calcina (1).

Weltevreden, il *castello del Buitenzoorg*, residenza del governatore, al quale è annesso un *orto botanico*, il più vasto e ricco del mondo, la *Borsa*, i *Magazzini della marina*, l'*Armonia* (teatro), la sede della *Società delle Arti e delle Scienze di Batavia*, il primo corpo dotto stabilito dagli europei nell'Oriente. — In questa città sono anche numerose scuole e stabilimenti di pubblica istruzione e di beneficenza.

(1) Posizione geografica di Batavia: lat. sud, gr. 6. 12'; long. orient. (dal merid. di Parigi), gr. 104. 54'.

Batavia è il centro, il generale emporio di tutti gli aromi, di tutte le spezierie delle Molucche, e de' numerosi e variatissimi prodotti delle isole di Giava, di Sumatra, di Borneo, di Banda, ecc. Il suo principal commercio d' *esportazione* consiste in garofani, noci moscade, macis, pepe, zenzero, zucchero, caffè, riso, arak, indaco, gomma, ambra grigia, legni da tinta, seterie, tessuti di cotone (indiane), polvere e pezzetti d'oro di Borneo, stagno di Banca, perle e pietre preziose, come diamanti, rubini, ecc. ecc.: il tutto per una somma complessiva computabile, un anno per l' altro, a 55 o 60 milioni di franchi. E quanto al commercio d' *importazione*, questo principalmente consiste in merci europee d' ogni genere e specie; e può stimarsi fra 60 a 65 milioni di franchi.

Batavia è situata al gr. 6, 12' di latitudine merid., e al gr. 104, 33', 46'' di longitudine orientale (dal merid. di Parigi).

Stimano la sua popolazione 70m. anime, appresso a poco così divisa: 6m. Europei, 26m. Giavanesi, 20m. Cinesi, 2m. Arabi, Armeni, Persiani e Indiani, 16m. Negri e Malgasci.

I dintorni di Batavia sono abbelliti da gran numero di sontuose ville e graziosissimi casini. Nelle sue campagne si raccoglie il grano, il *mais*, e in gran quantità il riso: largamente vi si coltiva il cocco, l'albero da pane, il caffè, il cotone, il cavolo-palma, il papayo, la pampelmussa (specie d'arancio) bianca e rossa, il litsci, il nargueiro, il mangustano, l' ananasso, l'arak, ecc. ecc.

Al Nord dell'isola di Giava distendesi un mare interno, che i geografi chiamano *Mar di Sondo*, chiuso fra Giava antidetta, che gli fa argine a mezzogiorno, Borneo al settentrione, Sumatra, Banca e Billiton a ponente, Celebes e Sulayer a levante. Questo è uno de'più bei mari dell'Oriente, e comunica, per passi e stretti interposti fra le isole Malesi, con l' Oceano Indiano, col mar della Cina, col mar di Celebes e con quello di Flores.

La più gran terra che bagna è l'isola di Borneo, fra i paralelli

4, 20' di latitudine sud e 7 di latitudine nord, e fra i gradi 106, 40' e 116, 45' di longitudine est (dal meridiano di Parigi). Si vede adunque, che l'equatore divide Borneo in due parti, delle quali la settentrionale è un poco più grande della meridionale. Quest' isola, che i nativi chiamano *Varumi Klematan*, è una delle più grandi del globo: ha 1300 kil. di lunghezza, e circa 1100 nella sua maggior larghezza; la sua superficie supera più d'una volta e mezzo quella della Francia continentale!

Tanta ampiezza fu d'ostacolo agli Europei a penetrarne le parti centrali; quindi la geografia di Borneo è rimasta difettosa. Si sa soltanto, che quell' isola è piena di monti, e che contiene vulcani. Ne' *Monti di Cristallo* si osservano molti crateri di vulcani spenti pieni di acqua; ed alcuni viaggiatori dicono, che ve ne sono anche degli accesi: ma ciò che si conosce circa questo particolare si è, che spesso Borneo va soggetta a terribili terremoti.

Fu detto e ripetuto, che nell' interno dell' isola esiste un gran lago, nel quale i più grossi fiumi, come il *Bangermassing*, il *Borneo*, il *Passir* ed il *Sambas* (di cui conosconsi con sufficiente esattezza le foci in mare, ma punto o pochissimo le circostanze dei lor corsi) hanno le sorgenti: ma quella notizia ci pare non esatta; ed infatti, qual grandezza dovrebbe avere quel lago, se fosse vero, come asseriscono alcuni viaggiatori, che breve sia il corso di quasi tutti i nominati fiumi; che il *Passir*, per esempio, non abbia che 180 kil. di corso, e il *Sambas* non più di 220? Tutto dunque ci induce a credere, che il lago di cui si parla non esista. A 60 kil. circa dalle coste settentrionali di Borneo è veramente un lago chiamato *Keney-Ballu*, cinto in parte d'alte montagne, e pare abbia da 50 a 60 kil. di diametro; e questo, crediamo, è probabilmente il lago, che i viaggiatori han posto verso il centro dell' isola; ma da esso non rampolla nè il fiume Borneo, che anzi n'è separato da' Monti di Cristallo, nè il Passir, che scorre nella parte orientale, nè il Sambas, che irriga la parte occidentale dell' isola; pare soltanto, a quanto

riferiscono gl' indigeni, che dal Keney-Ballu esca il Bangermassing, sicchè quel fiume avrebbe circa 1000 kil. di corso. I Monti di Cristallo formano una lunga catena distesa, appresso a poco, dal nord al sud, e quasi parallela ad un' altra catena situata più all' ovest, in guisa che rimane fra loro una lunga e larga valle formante il bacino del Bangermassing: la catena occidentale fu chiamata de' *Monti di Cristallo*, perchè in essa estremamente abbonda il quarzo ossia cristallo di roccia; ma quei monti sono egualmente ricchi d' oro, di rame, di ferro, e di antimonio; e si trovano anche ai loro piedi depositi d' alluvione che contengono diamanti.

Molte parti dell' isola son coperte di selve che producono l' ebano, il legno di *santhal* o sandalo, una specie di palma chiamata *salak*, una specie di mirto gigantesco (*melaleum leucodendrum*) appellato dagli indigeni *kayuponti*, e molti legni da tinta. Sulle coste dominate dagli Europei, essi coltivano la canfora, il garofano, la noce moscada, il pepe, il sagù, ed il cotone, come pure la patata ed il riso. Le selve di Borneo sono popolate d' elefanti, di bufali, di tigri, di pantere, di tapiri, di rinoceronti, di molte specie di scimmie, fra le quali distinguonsi il pongo a testa piramidale ed il gibbone; e vi si trova anche il babi-russa, strano animale che ha del cervo e del porco. Finalmente le coste di Borneo sono estremamente pescose, e forniscono nutrimento a moltissimi abitanti.

La popolazione dell' isola stimasi 3 milioni d' anime; ma è chiaro, che questa non può essere che una cifra approssimativa. I Borneani, in parte selvaggi, son divisi in molti Stati, il maggior numero de' quali consiste solo in pochi villaggi. Quella popolazione componesi di più razze: ma la più numerosa è la *Malese*, sparsa principalmente sulle coste. Que' Malesi son considerati più civili dei *Dayaki*, degl' *Idauni* e de' *Tiduni*, che, secondo i viaggiatori, pare appartengano alla stirpe degli *Alforesi*. Dicesi, che i Dayaki abitano la parte occidentale e meridionale dell' isola, gl' Idauni la parte settentrionale, e i Tiduni la

orientale. Si menzionano anche i *Biudgiu*, che occupano le coste del nordovest; e al sud dello Stato di Borni o Borneo, le selvagge tribù de' *Dusumi*, de' *Kayani*, de' *Maruti*, e altri popoli anche meno noti. Alcuni viaggiatori assicurano, che si contano nell' isola circa 200 mila Cinesi, e che a loro massimamente è affidata l' escavazione delle miniere.

Gli Olandesi, e recentissimamente anche gl' Inglesi, sono i soli Europei che abbiano stabilimenti in Borneo: sulla costa occidentale pagano tributo sette o otto piccoli stati indigeni, i cui principali son quelli di *Sambay* (capitale *Sambas*, sul fiume di quel nome), di *Munyrava*, che reputasi abbia le più ricche miniere d'oro di tutta l'Oceania, di *Montrado*, onde la capitale, chiamata col nome stesso, è una città di 6m. abitanti quasi tutti Cinesi, il regno di *Pontianak*, con una capitale (Pontianak) di 5m. anime, e finalmente lo stato di *Matan*, il sovrano del quale risiede in una città dello stesso nome, situata sulle rive del Katappan. Quello stato è il solo avanzo dell' impero di *Succadana*, floridissimo un tempo. Sulla costa meridionale ed orientale; gli Olandesi hanno l' alto dominio sul *regno di Bangermassing*, il cui sovrano divide con essi le rendite dello stato: *Bangermassing*, la capitale, è una città di 6m. abitanti, situata sul fiume di quel nome: il commercio di quella città ha da più anni acquistato importanza. La parte di Borneo non dipendente dagli Olandesi, al nord, al nordest e nel centro dell' isola, contiene molti stati di cui rammenteremo i principali. Il *regno* di *Borni* o di *Borneo*, componevasi un tempo di gran parte dell' isola; la sua capitale, che gli dà il nome, sorge sulle rive del Borneo fabbricata su palizzate, e conta circa 10m. anime. Alla foce del golfo in cui il Borneo sbocca, è un' isoletta di nome *Labuan*, la quale ora è in mano degl' Inglesi, d' onde dominano tutto il traffico che la città di sopra citata fa per mare. E posseggono gl' Inglesi eziandio il territorio e la città di *Kutscing* (Sarawak), fra le possessioni olandesi e la estremità sudovest del reame di Borni. Il *regno di Passir*, e

quello di *Kuti* o *Cotti*, sulla costa orientale, sono poco considerevoli, a giudicarne dalle loro capitali: *Passir*, non contiene che 300 case, e *Cotti* è anche meno importante. Da que' due Stati escono formidabili corsari, che infestano i mari d'intorno a Borneo, e specialmente il mar di Mindoro o di Sulu, il mar di Celebes e il mar di Sonda, lo stretto di Macassar e il Passo di Carimata.

Finalmente lo *Stato di Sulu* comprende un grande spazio di Borneo, alla sua estremità nordest, rimpetto all'arcipelago di Sulu, che è parte di detto stato: vi si trovano le piccole città marittime di *Abay*, di *Mallondù*, di *Paytun* e di *Talopan*. Secondo il De Rienzi, quella è la parte più popolosa e meglio coltivata dell'isola di Borneo.

Da Borneo ritorniamo sul continente Asiatico, dal quale quella grand'isola è divisa dal vasto bacino del mare Cinese.

In fondo al maggior golfo di quel mare, troviamo il paese o regno di SIAM (*Menang-Thai*), nella penisola situata al di là del Gange (Indo-Cina); paese lungo un 450 kil. dal nord al sud, e largo tra 100 e 400. Gli statisti stimano così all'incirca la sua popolazione 3 milioni d'anime.

Notasi nel Siamese gran varietà di produzioni. Le principalissime, e più utili, sono: il riso, il grano, lo zucchero, il pepe la cannella, la canfora, le frutta del tamarindi, la gomma lacca, il cotone, i legni da tinta; poi dà copia d'avorio, di penne, di pelli, di corna, di rinoceronte e di bufalo, di pelliccie, di nidi d'uccelli. L'indaco cresce in abbondanza nei contorni di Giudiah, come anche il caffè. Una infinità d'alberi fruttiferi vi crescono spontaneamente.

A poca profondità scavansi nel Siamese miniere di specie diverse di metalli, come oro, rame, ferro (anche calamitato), e diamanti. Evvi una certa specie di stagno fino chiamato *katin*, che i Siamesi mischiano col rame per farne quella lega duttile e malleabile colla quale costruiscono le scatole comuni

da *the*; ed hanno pure dello stagno imbiancato col cadmio, il quale è più duro, e si chiama *totenague*. Del resto i Siamesi sanno fondere benissimo i metalli, come si vede dai molti loro idoli, la maggior parte vestiti di lamine d'oro, o d'argento.

Ed oltre alla industria metallurgica, i Siamesi tessono, pura o mista, la seta, il cotone e la lana, e ne fanno stoffe, tele e panni eccellenti e di belle apparenze: i panni lani sono i più costosi, attesa la scarsità della materia prima. Fabbricano eziandio polvere da cannone, ma non riesce di buona qualità; ed una delle principali occupazioni del basso popolo è la pesca.

Quasi tutto il commercio di Siam è nelle mani degli Olandesi e degl'Inglesi, che *esportano* grandi quantità di gomma lacca, di piombo, di stagno (estratto dal paese di Laos), di legni di *sapan* e di *aloe*, di miele e di cera, di zucchero, di betel, d'arek, di pepe, di riso, di vernice, di legni odoriferi, di *the* (che vien dalla Cina, dal Giappone o dal paese di Assam), d'ambra grigia, di tele del paese, d'avorio greggio, di salnitro, di cotone, di gomma gutta, ecc.; ed *importano* stoffe di seta, aromi, porcellane ed ogni sorta di lavori della Cina o del Giappone, opere verniciate, oreficerie, *chincaglierie* ed altre merci d'Europa; ma gli articoli che vendonsi più prontamente e sicuramente, sono le tele di Surate, del Coromandel e del Bengala. Vi portano anche del corallo rosso, del succino, del mercurio, del legno di *sandalo*, panni fini tinti di vivaci colori, vetrami e cristallami, fucili e oppio (quantunque, come in Cina, ne sia proibito l'uso sotto pena di morte).

I guadagni degli Europei sulle mercanzie portate, sono minori che sulle merci che esportano.

Bangkok, capitale del regno di Siam, è situata a una distanza di circa 40 kil. dal mare, sulle due rive del Menam (1).

(1) Latitudine nord, gr. 13, 40'; longitudine est, gr. 101, 10' (contata dal meridiano dell'Osservatorio Astronomico di Greenwich, presso Londra).

Lo sbocco del Menam è proprio nel fondo del golfo di Siam, e la sua foce è ostruita da uno scoglio di circa 20 kil. di lunghezza su 200 verghe di larghezza, sopra un fondo di melma, dove, nelle più alte acque, non vi è che 13 o 14 piedi circa di profondità. Perciò, senza pericolo d'incagliare, non possonvi penetrare navi della maggior portata di 200 o al più 250 tonnellate. Non ostante, dopo avere oltrepassato lo scoglio, il fiume diventa profondo e la navigazione non offre più alcuno inconveniente.

Siccome il paese è bagnato da molti altri affluenti e canali, così tutte le comunicazioni di Bangkok con l'interno si mantengono per acqua.

La popolazione di quella città stimasi da 50 a 60m. anime, la metà d'origine Cinese.

A Bangkok gli alimenti sono a buonissimo mercato; perchè i contorni sono d'una gran fertilità, e producono le più deliziose frutta delle Indie orientali.

Tutto il commercio del Siam è concentrato a Bangkok. Siam, città di 100 m. anime, distante 65 o 70 kil. dalla foce del fiume; è in piena decadenza e fa pochissimi affari. I molti canali che l'attraversano ne rendono l'aria piuttosto malsana. Nulladimeno gli Olandesi la frequentarono molto un tempo, ed anche gl'Inglesi, ma i primi erano privilegiati.

Il commercio esterno del Siam si fa principalmente con la Cina, la Cocincina, il Camboge, il Tonkino, Giava e Singapura, come pure con gli altri porti inglesi dello stretto di Malacca; donde resulta, che le relazioni del Siam si estendono indirettamente fino in Inghilterra e anche in America. Nondimeno, il più importante ramo del commercio marittimo di quel paese è quello con la Cina, che si fa quasi esclusivamente con *giunche* montate da'Cinesi, ma nel maggior numero costruite nel regno di Siam; le quali *giunche* arrivano dalla Cina ad epoche dell'anno successive, cioè da gennaio fino ad aprile, secondo i luoghi più o meno lontani di partenza; e quando partono fan vela dalla foce

del Menam nel giugno e nel luglio, mentre il *monsone* del sud-ovest spira più forte.

Le *giunche* che arrivano dalla Cina son cariche di merci molto assortite: i principali articoli d'*importazione*, sono: stoviglie e porcellane comuni, salnitro, mercurio, *the*, *laksoy* o vermicello, frutta secche, seta cruda, veli crespi, rasi ed altre seterie, scarpe, ventagli, parasoli, carta da scrivere, carta pei sacrifizi, incenso ed una infinità di altri piccoli oggetti. Molti emigrati Cinesi recano delle particolari *paccottiglie*, che formano pure un considerevole valore commerciale.

E le *esportazioni* da Siam sono del paro svariatissime; ma le più considerevoli consistono: in pepe nero, cardamomo, legni d'*aquila*, di *sapan* e di *rosa*, scorza rossa di mangrovo, cotone, avorio, lacca in bastoni, riso, noci d'arek, pesci salati, e pelli di bove e di bufalo (1).

Il CAMBOGE o CAMBOYA, e CAMBODIA, paese del Indo Cina, è situato sul golfo di Siam, fra il 9° e il 14° grado di latitudine, a confine della Cocincina e del Sciapa dalla parte dell'est, del regno di Siam dal lato opposto, del paese di Laos, dalla parte del nord. Distendesi un 700 kil. da tramontana a mezzogiorno, e più di 250 da levante a ponente. Un gran fiume lo attraversa, fiume chiamato Mekong nella parte superiore del suo corso e Camboge alla marina, ove diramasi per rendere il tributo copioso delle sue acque all'Oceano, da molte foci.

Il Camboge produce in quantità riso, frutta, belzoino, lacca, acciaio, rame e piante medicinali. Nelle vicinanze di Namnay, città distante qualche giornata di cammino dalle frontiere del Laos, si trova oro in gran copia.

(1) I conti nel Siam si tengono in *catty*, *tale*, *tual*, *miam*. Il catty vale 20 tale, il tale 4 tual e 16 miam. Il *fuang* è di 800 *cœuri*. — L'unità di peso usato per le mercanzie equivale a 50 *catty*. Il *pecul* di Siam pesa 58 kilog. e $\frac{507}{1000}$.

Ma l' industria è ben poco avanzata tra' Cambogiani, ignoranti e barbari; e tutto quello che nel Camboge si fa, è opera dei Cinesi, de' Malesi, de' Giapponesi e de' discendenti degli antichi Portoghesi, che, in numero notevole, abitano quella bella parte dell' Asia, disimpegnando quasi tutte le arti ed i mestieri necessari anche in barbari consorzii.

La capitale, del Camboge, alla quale gli Europei danno lo stesso nome, ma che gli indigeni chiamano *Ravecca* o *Levecca*, è situata lontano 270 kil. dalle foci della gran fiumana nel golfo di Siam.

Fra i popoli orientali, sono i Cinesi che fanno il più gran commercio in quella città: per lungo tempo quel traffico se lo tennero stretto in mano i Portoghesi, che aveano vietato lo ingresso nel Camboge alle altre nazioni europee; ma ora quel paese è accessibile a qualunque mercatante, sicchè in Camboge, oltre i Portoghesi, Cinesi, Giapponesi, Siamesi, Cocincinesi e Malesi, s' incontrano anche Olandesi ed Inglesi, che arrivano e partono col favore de' monsoni, costretti perciò a trattenersi alcuni mesi: e le mercatanzie che *esportano* sono belzoino, gomma-lacca, cera, vasi di rame, padelle di ferro della Cina, riso e quantità di pelli di cervo, di bue, e d'altri animali selvaggi, che numerosissimi vivono nelle immense foreste del Camboge, come in quelle di Siam. Gli articoli d' *importazione* consistono in tele di cotone, caffè del Bengala, *betille* biache, ecc. ecc. (1)

La Cocincina è un regno antico, oggi soggetto allo impero di An-nam. Distendesi sul golfo del suo nome per una lunghezza di circa 660 kil., dal grado 11 fino al 17, 30' di latitudine nord. Nella sua maggior larghezza non ha che da 50 a 60 kil.

(1) La sola moneta indigena nel Camboge è il *gall* d' argento, del valore di 41 centesimi. Le *piastre* di Spagna e le *casce* della Cina vi corrono egualmente. — Il *pecul* della Cina è il peso di cui ordinariamente si fa uso nel Camboge.

Al nord di quel paese è il TONCHINO, al sud il CAMBOGE, all'est il mare, e all'ovest il paese di LAOS.

Le principali città marittime della Cocincina sono FU-XUAN, chiamata anche HUE'-FU, metropoli dello impero, e QUIUHIN, sopra un porto magnifico.

La Cocincina è paese fertilissimo: vi si coltivano 6 specie di riso, produce gran quantità di *maïs* e di miglio di qualità diverse, ignami, altre radiche e frutti utili all'uomo. Cresconvi due specie di canne da zucchero. Lo zucchero bianco, di ottima qualità, vendesi nel porto di *Fu-xuan* a ragione di 15 franchi il quintale, peso equivalente a 150 o 200 libbre di sedici once. Il consumo di quello zucchero è immenso nel paese, e molto se ne esporta dai Cinesi.

Cresce anche in Cocincina l'albero dal legno di *sapan* e la pianta del *thé*, ma questa dà foglie di mediocre qualità: ricoglievisi il *pinang*, ed altre molte droghe; come pure vi vegeta il cotone, il pepe, l'indaco, lo zafferano e la cannella, il tutto d'eccellente qualità; la seta v'è sì abbondante, che i Cocincinesi ne fanno perfino cordami! Notasi specialmente nella Cocincina un albero chiamato *tsai*, che somministra una fecula di color verde, d'onde traesi una tinta verde-smeraldo solidissima; è l'albero che dà la vernice.

Finalmente, sono in Cocincina miniere d'oro, e le più ricche pretendesi sieno nella provincia di *Sciam*. Anche il ferro v'è abbondante.

Quasi tutte le arti di prima necessità sono esercitate dai Cocincinesi: fondono e lavorano tutti i metalli, filano e tessono il cotone, raccolgono e lavorano la seta, fanno copia immensa di zucchero, e coltivano con intelligenza tutti i prodotti del suolo. In Cocincina si costruiscono navi, e si armano e provvedono del necessario, senza soccorso degli stranieri; e vi sono orafi, fabbri, falegnami e molti altri artigiani; ma tutte quelle arti e mestieri sono ancora nella infanzia.

Sanno i Cocincinesi lavorare meglio il rame, che il ferro e l'acciaio; perciò fanno di quel metallo uso maggiore; e quanto al

lavoro dell'oro e dell'argento, gli orefici cocincinesi riescono nelle opere di filograna, ma non sanno l'arte di brunire que'metalli e dare ad essi il lustro che li fa apparire sì belli.

Le prime navi mercantili Europee che approdarono in Cocincina, recaronvi, fra le altre cose, fucili e sciabole, che i Cocincinesi comprarono a qualunque prezzo per istudiarne la fabbricazione: ed infatti son riusciti ad imitare quelle due armi in modo, che ora non torna conto a portarne ne'loro porti. Le sciabole sono la loro migliore imitazione, sebbene difettino nella tempera; ma acquistano pregio a' loro occhi pel merito d'esser uscite dalle loro officine.

Fra gli Europei, quelli che fanno il più esteso commercio in Cocincina sono gl'Inglesi; e quindi vengono gli Olandesi. I Francesi avevano incominciato a prender parte a quel traffico, ma l'hanno poi abbandonato. Gli articoli d'*importazione* sono panni, piombo, polvere pirica, chincaglierie, lavori d'acciaio e danaro. Ma i Cinesi, che trafficano con quel paese da tempo immemorabile, fanno ai mercanti europei una concorrenza difficile a vincere: le rapide fortune che vi realizzano, provano ad evidenza la ricchezza della miniera che usufruttano, forse con più destrezza che bona fede. In cambio delle mercanzie che vi portano, tolgon via gran copia di zucchero di differente qualità (che pagano 2 soldi la libbra, una parte del quale portano al Giappone), gran quantità di cannella migliore di quella di Seilàn, gran quantità di pepe eccellente, e ferro ed oro in polvere, copioso in Cocincina più che in qualsiasi altra contrada dell'Oriente, seta greggia, ossa e corna di bufalo, cera, *arek* e *betel*, riso, legno d'*aquila* (1), e finalmente quantità di quei famosi nidi d'uccelli, che formano le delizie degli Indiani e dei Cinesi.

(1) I pezzi del *legno* d'*aquila* estratti dal ceppo dell'albero o dalla radice, si chiamano *calambar*, e somministrano una resina, che i Cinesi considerano come il migliore dei cordiali. Il legno d'aquila inferiore, si vende al meno 100 franchi la libbra, ed è portato in Persia, in Turchia ed in Arabia, ove se ne servono per medicina e per profumo.

Le compre che fanno i Cocincinesi ammontano ordinariamente a mezzo milione di piastre di Spagna di prodotti della Cina, ogni anno, e a 15 o 20 m. piastre di merci inglesi.

Le mercanzie che i Cinesi vi portano sono: fini tessuti di seta, porcellane del Giappone e della Cina, quantità di stoviglie ordinarie, e di lavori di vernice e di legno, d'osso e di corno di bufalo, d'ebano e d'avorio provenienti da Ciampa, e perle di Aniau. Gl'Inglesi vi portano tele di cotone delle Indie, panni, corallo, succino, vermiglione, mercurio e piombo.

Nei porti della Cocincina, entra un anno per l'altro, 800 *giunche* cinesi, fra grandi e piccole. Ogni *giunca* è sottoposta a pagare un diritto d'ancoraggio, calcolato sulla sua larghezza; le navi europee sendo sottoposte agli stessi diritti, ne presentiamo qui in nota un breve cenno (1).

(1) Le navi che giungono a Hué e a Quiuhin, pagano i dritti seguenti: Da 25 a 14 piedi di larghezza, per ogni spesa, ancoraggio e donativi, 96 *coin* al piede cocincinese (uguale a 15 de' nostri pollici, o 9 centimetri e 6 millimetri); da 13 a 7 piedi, 60 *coin* al piede. (Il piede cocincinese è diviso in 10 parti, ed ogni parte, che potremmo chiamar pollice, in 10 linee; il piede francese è uguale a 7 pollici e 6 linee del piede cocincinese). — Le navi che gettano l'ancora in un porto diverso dai due suddetti, pagano i seguenti diritti: Dai 25 ai 14 piedi, per ogni spesa (come sopra), 60 *coin* al piede, e 16 *coin* al pollice. Dai 13 ai 7 piedi, 40 *coin* al piede, e 10 *coin* al pollice.

È proibita l'esportazione dell'oro, dell'argento, del rame, del *sapeck*, legno d'aquila e del *calambar*, ma se ne fa gran contrabbando. Pagano un diritto del 15 per 0|0, all'uscita i denti d'elefante, le corna di rinoceronte, il cardamomo, la cannella, il pepe, l'ebano ed il legno da tinta. I legni da alberatura e da costruzione pagano il 10 per 0|0; tutti gli altri articoli non pagano diritto di sorta.

Le merci si pagano in oro e in argento, ma più spesso in *casce*, che sono le uniche monete del paese, infilzate alla maniera cinese. Ogni filza comprende 600 *casce*, la quale quantità chiamano un *quan*, che si divide in 10 nodi *make*, ognuno de' quali contiene 60 *casce*; al di sotto del

LIBRO QUARTO

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELL'ASIA ORIENTALE

LEZIONE XVIII.

CINA.

L'ordine de' nostri studii di Geografia Commerciale ci chiama ora sulle coste della Cina; nel qual paese non potremmo seguire scorta più intelligente e pratica del Lafond di Lurcy, viaggiatore infaticabile, e ardito mercatante in que' paesi remoti.

« Non eravamo ancora alle viste della terra, che il marinaro di sentinella gridò: Una vela! poi, una seconda, una terza, una quarta. Non più che una quarto d'ora dopo, l'orizzonte era coperto da una foresta d'alberi, e prestamente fummo circondati da una moltitudine di grandi battelli: erano pescatori Cinesi.

« Sembra che la Cina non possa alimentare tutti i suoi abitanti. Una emigrazione regolare e periodica, ad onta del rigore

make contano per *casce*; al disopra del *quan*, contano per *sciue*: uno *sciue* è 10 *quan* o 6m. *casce*.

La libbra contiene 10 once più della cinese, che vale 20 once nostrali; così la libbra cocincinese ha 30 once.

La misura di lunghezza, che chiamano *thiea*, contiene circa 2 piedi parigini; è più corta dell'*auna* di Francia e più grande della *cabe* dei Cinesi. Non hanno altra misura di capacità in Cocincina, fuorchè quella pel riso, che ne contiene per circa 6 libbre cocincinesi.

delle leggi che la proibiscono senza poterla impedire, volge ogni anno l'esuberanza di quella popolazione verso Batavia e Giava, Manilla e le Filippine, la Cocincina, l'Arcipelago Indiano e la penisola Malese; da un altra parte, innumerevole moltitudine di pescatori hanno stabilito il loro instabile domicilio sulle barche e lungo le coste, alle bocche e sulle sponde dei fiumi; altri battelli finalmente e più numerosi, stanno costantemente in alto mare per isfuggire alle vessazioni de' mandarini, e cercare sull'onde que' mezzi di sussistenza che loro niega la terra. Il fenomeno dell'esistenza di questa marittima popolazione alle porte della Cina, è di tal natura da far pensare stranamente intorno all'ordine governativo ed allo stato sociale dell'Impero Celeste.

« Que' pescatori si avventurano spesso fino a 150 e 200 kil. dalle coste. Il mare è la loro patria, le barche il loro domicilio; in esse nascono, vivono e muoiono; vi hanno il necessario e le loro famiglie: insomma è la vita domestica in alto mare, e come Enea, portano essi i loro lari sui flutti. Il maggior numero di questi pescatori tocca la terra ferma di rado, e potrebbesi dire che non conoscono il loro paese se non per averne udito parlare. Certi battelli della costa recano loro le provvisioni e le derrate di che sono mancanti, e le cambiano coi prodotti della loro pesca; i bastimenti poi sono così ben costrutti, che soltanto nelle tempeste si decidono di avvicinarsi a terra per cercarvi un ricovero. Questa società di pescatori ha cerimonie, idoli particolari, costumi, usi e pregiudizi, che sono lor propri, e lo studio de' quali sarebbe regolarissimo, perchè un ordine d'idee del tutto diverse regna in mezzo a questa popolazione amfibia, o per meglio dire assolutamente acquatica.

« Gli equipaggi di questi battelli, ad onta del numero degli individui che vi sono ammassati, sembrano vigorosissimi e godenti di salute robusta, vantaggi che possono attribuirsi al loro genere di vita sobbria e faticosa a un tempo. I bastimenti si accoppiano e tirano fra di loro le reti, il prodotto della pesca

è disseccato o salato o venduto lungo la costa; conservano anche del pesce vivente in cisterne, che si empiono da se stesse di acqua di mare. Talvolta questi uomini si esibiscono come piloti per condurre le navi europee a Macao, e chieggono per questo servigio cento, dugento e fino a 300 piastre; ma siccome si è certi di trovarne vicinissimi a terra, si può benissimo far senza di quelli che si trovano in alto mare. È varie volte accaduto, che navi in bonaccia sono state sorprese, assalite, predate, e scannati i loro equipaggi da codesti pescatori; ma simili avvenimenti non sono al dì d' oggi comuni; lo erano invece ai tempi in cui i pirati per lunghi anni danneggiarono le coste della Cina e tennero fronte alla flotta imperiale, che non potè finire quella guerra se non con l' aiuto del governo portoghese di Macao.

« Alle vicinanze dell' isola di *Lemma*, detta anche la *Gran Lemma*, altri più leggeri navigli si avvicinarono; essi avevano a bordo piloti della costa. Questi navigli, unitamente a quelli che stanno in alto mare, dei quali ho più sopra parlato, sono chiamati *sapateones* e *lorchas* dai Portoghesi, *fishinh-boat*, *pilot-boat*, e *fast-boat*, cioè battelli pescatori, battelli piloti, e battelli leggieri, dagli Inglesi, secondo il genere di servizio ai quali sono destinati; questi ultimi svelti, eleganti, per la loro forma, costruiti di legno di canfora e di pino, verniciati e non dipinti che è quanto dire coperti da una ragia che conserva il colore del legno, sono sopratutto rimarchevoli per l' ammirabile loro pulizia e per la straordinaria lor forma; il di dietro è grosso ed elevato, mentre il davanti è sottile e sembra immergersi nell' onda, il che dà loro la graziosa forma di un cigno: la lunghezza poi comunemente è di 50 piedi, e la larghezza in proporzione, il carico è dalle 15 alle 20 tonnellate: hanno due alberi e qualche volta tre. Le vele di stoia sono disposte in trapezi irregolari; quella di mezzana è sempre più piccola della maestra, e quella d' artimone lo è anche di più. I Cinesi manovrano con maravigliosa destrezza questi battelli, che camminano rapidamente quanto i più lesti volatili; essi abbordano

e s' attaccano alle catene delle sarchie con un uncino di ferro fisso all' estremità di una canna di bambù, ed una volta attaccatisi, gli uomini colgono il momento e si slanciano a bordo con impareggiabile agilità. Bisogna non mostrarsi pressati ne vogliosi di ricevere la visita e l' offerta del servigio de' piloti, perchè si correrebbe rischio di pagarli assai troppo; bisogna ascoltarli tranquillamente, e ribassare almeno tre quarti del prezzo che chiedono: nel monsone di grecale, purchè il tempo sia bello, il pilottaggio dell' isola di *Lemma* a Macao, non devesi pagare che dalle 25 alle 50 piastre al più; nell' egual viaggio fatto da me parecchi anni dopo, non spesi che dieci piastre.

« Questi uomini sono veri mendici, e vogliono di tutto ciò che si offre ai loro sguardi: riso, bove salato, biscotto, nulla sdegnano, e s' accomodano in modo che il loro equipaggio sia sempre nutrito a spese della nave che guidano. Il maggior numero parla un gergo inglese inintelligibile, e quasi impossibile a indovinarsi a cagione della loro pronuncia; ma con l' aiuto dei gesti, comunemente molto intelligibili, suppliscono alle parole che loro mancano: quelli poi che non sanno questo preteso inglese, riccorrono ad una mimica facile ad essere intesa, per esempio, vi mostrano una quantita di monete, bucate nel centro ed infilate in un giunco: il numero di esse indica quello delle piastre che essi domandano.

« Ciascun battello peschereccio trae seco un piccolo *boat* simile ad una gondola la cui poppa e prua sono un poco elevate; esso traggesi lentamente, con l' aiuto di un remo che volge indietro infilato ad un pioletto fatto a guisa di grosso chiodo. Questa maniera di rimorchiare è impiegata per tutti i battelli che navigano nel Tigri e negli altri fiumi.

« La costa della Cina è monotona, e non animata che dalla prodigiosa attività della navigazione. — La spiaggia è montuosa.

« Il golfo che precede la imboccatura del Tigre pell' estensione di 25 a 50 leghe di lunghezza e 15 di larghezza, è

tempestato da una moltitudine d' isole di tutte le grandezze, di tutte le forme, generalmente scoscese, aride, sassose, cenerognole, sulle quali non sorgono che sottili e stentati cespugli, oppure un poco di musco nella stagione piovosa. Questa cupa e malinconica vista ricorda, che esse furono il nascondiglio dei terribili pirati guidati dal celebre *Scing-Yik*, che davasi titolo di *re dei mari*, e le cui arditissime imprese, nel corso degli anni 1809 e 1810, fecero tremare l' imperatore sul suo trono, e sparsero il terrore su quelle coste e in quelle acque.

« Queste isole sono generalmente separate da canali profondi, e quantunque stretti, praticabili per le grandi navi.

« La più ragguardevole è *Ngao-Men*, isola che avrà 120 kil. circa di circonferenza. Ivi, verso la metà del XV secolo, tempo in cui la potenza portoghese brillava nel suo maggior splendore nell' Indie, questa nazione ottenne dal governo cinese il permesso di fondare uno stabilimento: i Portoghesi sollecitarono però la concessione dell' isola intera, ma non ne fu loro ceduta che una piccola parte. La scelta della posizione, che governa quell' immenso arcipelago e domina l' imboccatura d' uno de' più grandi fiumi della Cina, facilitando i mezzi di attirare un commercio lecito o di contrabbando con quella contrada, attesta la grandezza delle idee politiche e commerciali de' Portoghesi di quel tempo. Quell'epoca di fatto fu il tempo eroico di quella nazione, che, ad onta degli stretti suoi limiti e della debolezza numerica del suo popolo, ha fatta sì bella comparsa nel mondo.

« La Cina permise a' Portoghesi di stabilirsi sur una lingua di terra congiunta per un istmo all' isola di *Ngao-Men*, della quale domandavano la piena concessione; ma trovò mezzo di rinserrarla con una sorveglianza, che aumentò ogni anno di attività. Nonostante la sua sospettosa politica, questo *banco* mercantile fu sorgente di ricchezze pe' suoi possessori, fino al momento in cui la concorrenza olandese ed inglese venne a porre un termine alla sua prosperità; sicchè Macao, al dì d' oggi, è piuttosto una città cinese che una colonia portoghese.

« La città di Macao, detta in cinese *U-Mun*, è in una posizione sana e dilettevole 18 miglia a levante di Canton, 12 dalla Gran-Lemma, e qualche cosa meno dalla Gran-Ladrona: è questa l' unica colonia europea in tutto l'impero cinese, possedimento precario ogni di più, e disputato da quel governo imperiale: colline coronate di pini mal cresciuti, circondano la città fabbricata sulla penisola della quale ho parlato, che termina l' isola di Ngao-Men al mezzodì.

« Quando avemmo dato fondo nel passo di fronte a Macao, lungi più di 7 kilom. da terra, il pilota cinese che avevamo a bordo, ci fece sapere, essere necessario di mandare un battello a terra per chiedere all'*Hopoo*, o direttore della dogana, il pilota che ci doveva guidare a *Wampoa*. Io fui mandato in quello, in cui era imbarcato anche il Duboisviolet, col suo segretario: verso le dieci giungemmo alla *Praya-Grande*, porto mezzo europeo e mezzo asiatico: i battelli destinati a' passeggieri erano a centinaia nella baia e parevano volteggiarci intorno; la loro leggerezza in sull' acque, e la facilità con la quale girano di bordo, sono sorprendenti: spesso veniano guidati da due o tre giovinette, alcune delle quali erano di fattezze graziose e seducenti.

« Una fila di belle case, bianche, eleganti e fabbricate all'europea, sorgevano sulla riva in una estensione di quasi un miglio; questo è il luogo detto la *Praya-Grande*. I bei fabbricati della Compagnia Inglese, si fanno distinguere tra quegli edifizi, la maggior parte de' quali sono abitati dai commercianti di quella nazione, che vengono a passarvi il tempo della *tratta* del *the*, e da qualche ricco commerciante portoghese o di altre straniere nazioni.

« Nello sbarcare, la dogana ci fece pagare una piastra, o sieno cinque franchi per ognuno; ed altrettanto per ogni valigia o collo di mercanzia: imposizione ingiusta, umiliante e grave, alla quale gli stessi Portoghesi non osano sottrarsi, (questo diritto non pagano gli stranieri che sbarcano con

battelli europei); poichè ho già detto, che il loro dominio a Macao è puramente di nome; la loro bandiera quivi non sventola che per tolleranza, e la podestà cinese si mostra dovunque. Evvi bensì una dogana portoghese, *Alphantica*, che percipe quei pochi diritti che la cinese munificenza si degna di concederle: ma è l'*Hopoo*, direttore della dogana cinese, che esige non solo i diritti sulle mercanzie d'importazione e di esportazione, ma invade eziandio tutto il fiscale dominio, come delle patenti, diritto di pesca, fabbricazione e fitto sia di case, sia di botteghe, ecc. ecc., insomma che si è appropriate tutte le sorgenti della rendita.

« Il Duboisviolet, dopo di aver fatto prevenire l'*Hopoo*, ed ottenuto un piloto, recossi da un commerciante inglese pel quale aveva lettere di raccomandazione; e questi affrettossi di mettere a nostra disposizione il suo *comprador*. Questi *compradori* sono una specie di maggiordomi autorizzati dai mandarini cinesi: hanno il monopolio dell'approvvisionamento delle navi, e s'incaricano esclusivamente di provvedere ai bisogni di esse: per forza bisogna cascare nelle loro mani: e quantunque gli obblighi della loro mediazione non sieno assoluti, siccome a Canton, del pari che a Macao, tutti i mercanti sono Cinesi, così accade, che un servo europeo o straniero qualunque, addetto agli Europei, potrebbe star sicuro d'essere grandemente rubato e ingannato, se volesse comprare direttamente da sè. È dunque forza servirsi dei *compradori*, poichè dei due mali bisogna evitare il peggiore.

« Io era sceso a terra per provvedere fresche provvisioni ed accompagnarle a bordo; la mia parte era finita subito che il *comprador* s'incaricava delle mie funzioni; profittai perciò di que' momenti di libertà per veder Macao, aspettando l'ora della partenza. M'incamminai alla volta del quartiere cinese, detto eziandio il *Bazar*, situato nello interno della città, sul braccio di mare chiamato *fiume* di Macao. Quel quartiere componesi di una moltitudine di corte e strette vie, che s'incrocciano in

tutte le direzioni, piene di botteghe bellamente adorne di svariate ed infinite mercanzie; una folla affaccendata annunciava, che quella parte della città era il centro di un gran moto commerciale. Gli scali, qua e là sulle sponde del fiume, erano ingombri da chi andava e veniva, e da una innumerevole quantità di battelli da traghetto per trasportare gli abitanti da un quartiere all'altro, ovvero per condurli a bordo dei grandi navigli del paese; in quel canale sorgono le *giunche* cinesi e le navi portoghesi, e sulle sue sponde veggonsi le *fattorie*, i magazzini, le dogane portoghese e cinese, come pure i *cantieri* di costruzione navale.

« Nel quartiere portoghese trovai alcune chiese di meschina apparenza; la maggior parte delle vie sono assai scoscese e mal fatte, eccettuatone pochissime; e tutte conducono alla *Praya-grande*, verso il *fiume* di Macao. Avendo poco tempo da perdere, mi affrettai, in compagnia del Cinese che m'era stato dato per guida, di uscire dalla città, per avere almeno una qualche idea delle sue vicinanze. Girai subito una parte del recinto, e rientrai per la porta vicina al cimitero cinese, dopo di aver dato uno sguardo al *forte* portoghese che domina il mare. Ad ogni porta vidi una guardia di soldati neri o di *cipai* Indiani, comandati da officiali portoghesi o sedicenti tali.

« La penisola sulla quale è situata Macao, non è più lunga di 2 kilometri, nè più larga di uno. L'istmo che la riunisce, o per meglio dire la distingue dall'isola di Ngao-Men, è strettissimo e chiuso da una muraglia che nè i Portoghesi, nè gli altri stranieri possono oltrepassare, e non oltrepassano impunemente. Il suolo di quella piccola penisola è irregolare, sparso di collinette dirupate e pittoriche, nelle loro piccole proporzioni; la città occupa una parte di quello spazio; il resto è coperto di ville, la risplendente bianchezza delle quali dà un ridente aspetto ai contorni. Una di quelle collinette, compresa nel recinto della città dalla parte del fiume, termina colla celebre grotta dove l'autore dei *Lusiadi* (Camoens) compose il

suo immortale poema; alcune altre sono coronate da' *fortini* portoghesi, l'artiglieria de'quali è limitata dai Cinesi, che diminuiscono a piacere loro il numero de' cannoni dei quali fossero stati armati; anche per racconciare i loro carretti, necessita ai Portoghesi un' autorizzazione speciale del governo cinese.

« La popolazione della città e dell' istmo di Macao si conta come segue: 500 Europei veri, 25 a 30m. Cinesi, e 4m. Portoghesi quasi tutti di sangue impuro, o provenienti dal miscuglio della razza europea con le razze cinese, indiana, timoriana, malese ed africana, con una infinità di sfumature e gradazioni.

« Le umiliazioni a che i Cinesi sottopongono quella degenerata stirpe di Portoghesi, sono intollerabili; ed essa non può sottrarsi ad una tanta obbiezione, perchè il governo imperiale, potrebbe con una sola parola affamare tutta quella popolazione e forzarla a cercar fortuna altrove. I Cinesi non temono se non i Negri abitanti in Macao, sieno essi schiavi o liberi; i quali sonosi spesso riuniti ed han fatto tremare i mandarini.

« L'ancoraggio di Macao, che ha nome di porto della *Taypa*, è difeso da parecchie dirupate isole, e stà di fronte alla città; evvi anche la baia portoghese, o *Praya-Pequena*. A borea dell' isola di Ngao-Men schiudesi la maggior foce del Tigre, limitata a borea dalla costa cinese. Quel passo che è il più praticato mentre spira il monsone di grecale lo chiamano *passo del di fuori*.

« A Macao vidi molte donne; e siccome erami stato detto, che a Cantòn di rado si facevano veder in pubblico, così porsi loro quell'attenzione, alla quale il bel sesso ha diritto dovunque, non che alla Cina, e di cui un uomo di mare è suscettibile. Quelle che erano nei battelli, e perciò donne del volgo, portavano tutte lo stesso abbigliamento, il quale consisteva in una specie di veste o tunica di seta e di cotone, sempre di colore azzurro o scuro, scendente fin sotto alle ginocchia e coprente calzoni della stessa stoffa, sostenuti ed attaccati al corpo mercè cinture

rosse, amaranti o celesti: portavano smanigli d'argento, d'avorio o di vetro alle estremità delle gambe e delle braccia: i lor piedi, di grandezza naturale, erano ignudi o calzati con sandali; e finalmente elle erano commendevoli per l'estrema lor pulizia.

« Nell'interno della città vidi donne con piedi piccoli o meglio storpiati, appartenenti senza dubbio ad un ceto più elevato: io soffriva per esse nel vederle camminare sì difficilmente e quasi con dolore, appoggiandosi al manico di bambù di un ombrello; altre erano accompagnate da un servo, che le riparava dal sole con un grande ombrello di carta ingommata; tutte avevano i capelli tirati verso l'alto del capo, ornati di fiori artificiali e di lunghi spilloni dorati.

« Giunte le provvisioni a bordo del battello cinese, le accompagnai alla nave, ed aspettammo il piloto, che giunse dopo il mezzogiorno, col Duboisviolet. Verso sera spiegammo le vele per l'imboccatura del Tigre, detta dai Portoghesi *Boca-Tigris*. Questo è il punto più stretto del fiume di Cantòn: non è più largo di 1 miglio, intanto che al di là, e fino a Wampoa, lo è di due e in qualche luogo più, contando le isole e i diversi rami, che sono generalmente assai larghi. Vi giungemmo di giorno, e senza aver avuto bisogno di gettar l'ancora. Quivi, come in altri passi del fiume, son dei *forti* con guardia cinese, comandata da mandarini militari.

« Tutte le navi che rimontano il fiume o che ne escono, sono obbligate a soffermarsi, e qualche volta ad ancorarsi a determinate stazioni, perchè il piloto deve scendere a terra per far vidimare la sua *sciap* o passaporto: sonvi anche da pagare certi diritti.

« I *forti* che si vedono sulle sponde, porgono una svantaggiosa idea de' Vauban e de' Caëhorn cinesi; poco formidabili comunemente, consistono in un muro di cinta di 6 o 8 piedi di altezza, allungato sui fianchi o sulla cresta di qualche col-

lina, e racchiudente una superficie di pochi jugeri: dalla parte che guarda il fiume è più alta, ha merli e troniere, ove sono alcuni pezzi di cannone, che non potrebbero tirare che scarsissimi colpi. Questi *forti*, sprovisti di bastioni o d' opere avanzate, chiudono qualche fabbricato destinato ad alloggiare la guarnigione ed il mandarino che la comanda.

« È a memoria di molti, che i Cinesi vollero opporsi nel 1816, al passaggio della fregata *l'Alceste*, che aveva condotto lord Maccartney nella Cina; il capitano Maxwel, che io vidi più tardi nell' America meridionale, fece fuoco contro alcune di quelle batterie, ne smontò parecchie, uccise vari uomini, e passò oltre. Il vicerè di Cantòn, per dissimulare quel gravissimo insulto, non seppe far meglio che ringraziare il comandante della fregata inglese pel saluto da lui fatto all' imperatore!!

« Nel 1834, gl' inglesi ebbero nuova occasione di dare ai Cinesi una non meno convincente prova dell' inefficacia delle loro fortificazioni: lord Napier, mandato con una commissione dalla Compagnia delle Indie al vicerè di Cantòn, entrò nel Tigre ad onta delle minaccie de' mandarini; l' altiglieria delle sue due fregate ebbe rovesciato in un momento i forti delle sponde, ed ucciso, inutilmente a dir vero, gran numero de' loro difensori.

« I soldati cinesi non si distinguono, almeno per me, dal rimanente degli abitanti, che per una specie di capello o berretto appuntato a guisa di cono, adorno di alcune frangie di seta scendenti dalla cima. Il berretto de' mandarini militari è di velluto nero, rotondo nelle parte superiore e terminato da una ghianda o pure da un botone dorato, donde cadono frangie di seta rossa simile a quelle de' soldati, che coprono quasi tutto il berretto le cui falde sono sporgenti e rovesciate.

« Non senza dificoltà superammo il primo passo del fiume: spirava allora il monsone da grecale, ed il vento essendoci contrario per montare contr'acqua, si dovette bordeggiare; ma le bordate erano spesso così corte, che appena fermate le vele bisognava voltar direzione: talvolta la corrente, che è rapidissima, faceva

notevolmente derivare la nostra nave. I piloti sono generalmente esperti: parlano l'inglese, ed in quella lingua conoscono benissimo la manovra europea: il loro comando ha dell'imponente e di rado s'ingannano nelle loro evoluzioni. Nei passi difficili adoprano piccoli battelli, che fanno ancorare sulla sponda del canale, ed allorchè è notte vi accendono fanali per servire d'indicatori. Quello del piloto, che sempre ci accompagna, aiuta alla nave a voltar bordo quando la manovra non sia troppo spedita.

« Passati appena i primi *forti*, il paese cangia totalmente di aspetto: il terreno, che all'imboccatura del fiume e sulle due rive era scosceso ed arido, diventa ad un tratto piano e fertile, e può dirsi, che colà soltanto incominci la coltivazione. Quelle vaste pianure son coperte da immense risaie, ed il fiume che le bagna, dividendosi in molti rami, forma una infinità d'isole, i cui lembi presentano strani aspetti, li cui congeneri non trovansi che in Olanda. Essendo tutte quelle isole a fior d'acqua, e spesso sommerse, sembra che le barche che navigano nei canali, corrano sopra la terra; ad ogni momento scorgevamo le loro grandi vele giallastre muoversi lentamente in mezzo alla verdura che copriva la campagna. Le colline che chiudono in lontananza l'orizzonte, sembrano tante isole, o somigliano a ritondati monticelli fatti ad arte, e in qualche luogo alquanto arborati.

« Torri alte, ottagone ed a molti piani, sorgono di tratto in tratto. Non è ben noto a quale uso son destinate, ma supponesi che sieno state erette per servire di rifugio nel caso d'una irruzione nel territorio. A piè di queste torri è ordinariamente una piccola *pagoda* abitata da *bonzi*; dove però esse sieno sulle sponde del fiume, allora un mandarino di dogana o di giustizia vi risiede con alcuni soldati.

Più ci s'inoltra e più aumenta la popolazione, e da tutte le parti si veggono capanne: spesso ancora molti battelli unisconsi in un seno del fiume o lungo la sponda, per farvi un villaggio galleggiante. Le professioni essercitate dai loro abitatori non gli allontana, anzi sempre più gli fissa sull'elemento che scel-

sero per loro dimora: infatti sono pescatori, barcaiuoli, conduttori di passeggieri, portatori di roba, piloti, marinari, provvisionieri d'acqua potabile, lavandai, scaricatori e caricatori di navi. Quei battelli possono paragonarsi a vere case; e sono generalmente eleganti, verniciati o dipinti, dorati e pieni d'ornamenti secondo il gusto del paese: quelli appartenenti alle famiglie più ricche sono veramente sontuosi, come pure alcuni di quelli destinati ad uso d'osteria o di locanda. Una parte di quel villaggio ogni mattina si mette in moto; vedonsi le barchette staccarsi dal gruppo principale, andare e venire per ogni verso; alcune partono per la pesca, altre trasportano da un bastimento all'altro uomini o mercanzie, ed uno sciame va attorno vendendo i prodotti della pesca e delle altre industrie.

« Giungemmo davanti a *Wampoa*, luogo che può dirsi la *rada di Cantòn*, almeno per le navi europee che non possono andare più oltre. L'ancoraggio è formato da un ramo del Tigre rinchiuso fra due isolette; in quella a sinistra è il celebre villaggio di *Wampoa*, la cui popolazione si fa ascendere a più di 12m. anime. Non lo chiamo città sendochè la popolazione che esso rinchiude si compone totalmente di operai accorsivi per la frequenza delle navi europee, ritraendo i loro unici mezzi di sussistenza dalle relazioni che hanno con esse. Non esistono poi, in tutta la sua estensione, nè monumenti, nè pubblici edifizi di qualche rilievo.

« Le vicinanze della *rada* son piene di villaggi costituiti da battelli talmente chiusi l'uno contro l'altro, da parere un'immensa città galleggiante. L'isola sulla quale è edificato *Wampoa* è del tutto piana, ma la opposta riva è assai montuosa. Ciascuna delle colline più prossime alla riva, ha il nome di qualche nazione europea, sicchè v'è la collina degli Olandesi, quella degl'Inglesi, quella dei Francesi, dei Danesi, ecc. ecc. Qui i marinari d'ogni nazione possono, le domeniche e gli altri giorni festivi, scendere a passeggiare, e quivi pure seppellisconsi quei ch'ebbero la disgrazia di soccombere lungi dalla loro patria, in quella

terra straniera. Quelle passeggiate, non offerenti se non se lugubri rimembranze, son poco deliziose; pure il bisogno di moto forza gli europei ad approfittarne: ma bisogna essere guardinghi di non allontanarsi dal fiume più d'un tiro di fucile, poichè l'andar più oltre sarebbe pericoloso, a cagione degli inospitali costumi degli abitanti, i quali con lunghi bambù verrebbero ad assalire l'imprudente che avesse osato di entrare in quelle terre; mi fu ricordato, che uno sventurato botanico, poco prima del giunger nostro, strascinato troppo lontano dalla sua passione per la scienza alla ricerca di qualche pianta monogama o crittogama sconosciuta, fu quasi ammazzato da que' barbari. Le continue relazioni degli equipaggi delle navi con quella popolazione non hanno avuto potere di addolcire il suo vile e feroce naturale, e non è stato possibile stabilire con essa la menoma socievole simpatia. Lo spirito mercantile e l'avidità sendo la base del carattere cinese, è forza supporre, che rigorosi ordini governativi comandino agli abitanti di respingere gli stranieri sulla poca terra che loro è permesso di percorrere con qualche mostra di sicurezza.

« Non giunge appena un bastimento a *Wampoa*, che i battelli della dogana vengono ad aggrapparsi ai suoi fianchi; e finchè dura la presenza di que' doganieri bisogna raddoppiare di vigilanza, poichè son ladri per la vita, e si attaccano ad ogni cosa: cordami, ferri, pulegge, tutto fa per essi, giacchè tutto si vende. Devesi dunque aver cura di chiudere ciò che appartiene alla manovra, e di nulla lasciare sul ponte; a noi andò perduta della biancheria che avevamo ad asciugare sul bompresso. Qualche volta, per liberarsi di loro tagliansi i canapi ed i battelli sen vanno colla corrente; ma è fatica gettata, perchè ritornano sempre e riprendono il posto che prima occupavano.

« In quel tempo noi eravamo i soli Francesi che fossero a *Wampoa*: vi erano però parecchie navi americane, una o due danesi, e vari bastimenti dell'India: gran numero delle navi di Bombay e del Bengala, che vengono verso la fine del monsone

di libeccio, cariche di cotone, di canne d'India, di sete tessute ed oppio, sendone già partite molte al cominciare di quello di grecale, non ne rimanevano se non che due o tre: que' bastimenti sono ordinariamente grandi e bellissimi, comandati da uno Stato Maggiore europeo, ma montati da equipaggio bengalese, misto d'Arabi e Filippinesi. Questi ultimi, unitamente a qualche Europeo, fanno a bordo l'ufficio di timonieri: son conosciuti sotto il nome di *Sucani*, nè ad altro servono che a guidare la nave ed a cucire le vele. Non vengono mai imbarcati molti *Sucani* Filippinesi in una volta, perchè troppo spesso è accaduto, a bordo delle navi olandesi di Batavia, i cui equipaggi sono giavanesi, oppure sulle navi inglesi, montate da marinari del Bengala, che i Filippinesi, generalmente più forti degli altri popoli, dopo aver fatto ribellare l'equipaggio e scannati gli officiali, gettarono il bastimento sulla più vicina costa, o venderonlo al capo di qualche isola dell'arcipelago malese. Il Filippinese, colla sua civilizzazione semiselvaggia, ha sempre udito dire da' suoi preti, che chi non è cattolico è eretico, e, siccome tale, dannato allo inferno; ond'è, che egli crede di fare opera meritoria scannando i nemici della sua religione. Ma io sono convinto, che non il solo fanatismo armi il suo braccio, ma sibbene la vendetta dei provati rigori, sventuratamente troppo frequenti a bordo delle navi di quelle due nazioni cui serve, vi abbia ugual parte; infatti, in quelle ribellioni non mai il Filippinese uccide il Bengalese, la religione del quale differisce dalla sua immensamente più di quella dell'Inglese o dell'Olandese.

« La corrente del fiume, che a *Wampoa* dividesi in due stretti e poco profondi rami, e si riunisce in vicinanza di Cantòn; è rapidissima; le maree ivi sono regolarmente di sei ore come in Europa; l'acqua non è potabile, ma quantunque salmastrosa e torbidissima, dopo che ella sia stata tenuta qualche tempo in deposito può servire a lavare; l'acqua bevibile vien portata nei battelli-cisterna dall'alto del fiume.

« Ormeggiato che si ebbe il naviglio, il piloto di Macao ci

lasciò; il *sopraccarico*, il Deboisviolet, il suo segretario, il capitano e due servi, partirono pure colla marea crescente, per Cantòn, nella barca d'una nave indiana, il cui capitano avealа messa a loro disposizione. L'equipaggio si affacendò a stender le vele, quindi a staccarle e a riporle. I nostri attrezzi erano stati riattati a Manilla, perciò non fece bisogno di toccarli; e mancandoci soltanto di far ridipingere il bastimento, volevamo far ciò eseguire a'Cinesi, rinomatissimi per la loro capacità, come pel modico prezzo e per la stabilità dei colori.

« Il ponte era ingombro di curiosi, questa essendo la prima nave francese che approdava alla Cina dopo 30 anni circa, perchè nel corso della rivoluzione e delle guerre dell'impero, niuno dei nostri bastimenti mercantili era più capitato in quelle acque. Il giorno di poi, il *comprador* addetto alla nave giunse colle provvisioni: era di dicembre, e per conseguenza nel cominciar del verno, e passata la stagione dei frutti; pure le arancie e segnatamente di quella specie detta *mandarine*, erano ancora abbondantissime. Il *comprador* portava per l'equipaggio carne grossa e mediocri legumi; per la camera, pesci, carne di maiale, erbaggi e frutta abbastanza buone. Nella Cina tutte le derrate si vendono a peso; carne, pollame, arancie, limoni, legumi, tutto passa per la bilancia; i poponi ed i cocomeri soltanto sono eccettuati dalla regola generale.

« Alcuni giorni dopo il nostro arrivo, grandi battelli coperti vennero a ricevere il legno di sandalo che avevamo preso per commissione a Manilla; avemmo la precauzione, indispensabile co'Cinesi, di far accompagnare ogni battello da un marinaro, perchè nulla fosse rubato nella traversata da *Wampoa* a Cantòn.

« Ogni giorno narravasi a bordo qualche nuovo tratto della brutale inospitalità de' Cinesi, nostri vicini della sponda. Noi non li conoscevamo che teoricamente, ma fummo sul punto di conoscerli anche per pratica. Un giorno, due dei nostri officiali e noi quattro aspiranti entrati nello schifo e bordeggiando, pren-

demmo terra a mezza lega da *Wampoa*, in faccia ad una *pagoda*, che scorgevamo poco lungi dentro terra. Sbarcammo con l'idea di vederla, e c'incamminammo a quella volta: — fatti appena pochi passi, eccoci di fronte a due dame, che dalla picciolezza dei loro piedi, e dallo stentato camminare, conoscemmo essere elleno di una classe distinta. Il nostro apparire allo improvviso parve colmarle di terrore; gettarono alte grida e tentarono fuggire; ma il modo con cui esse il facevano, ci fece conoscere, che nè l'una, nè l'altra avrebbe ottenuto il premio della corsa; furono perciò quasi subito costrette a fermarsi. — Allora la vecchia e rigida matrona che le accompagnava, si avanzò verso di noi, e ci diresse la parola con molta speditezza di lingua. Eloquenza gettata! Immobili in faccia alle nostre giovani e belle fuggitive, eravamo intenti a guardarle e far loro intendere con gesti, che i loro timori erano mal fondati: essendo noi giovani, non mal fatti, ed il più vecchio, compresivi gli officiali, giungendo appena a 25 anni, pensammo senza modestia di sorta, che nulla fosse in noi capace di spaventare due dame. La curiosità ed il piacere ci tratteneva, ma la ragione e la prudenza ci comandava di andarcene; e questo è quanto si fece. Tuttavia nel partire ci accorgemmo, che le graziose cinesi ci avevano guardato sott'occhio, e che questa specie d'esame pareva avesse bastato per calmare i loro timori.

« Alla *pagoda* fummo accolti da due venerabili *bonzi*, coi capelli rasati ed in bianche vesti. Il tempio era appoggiato ad una collina, ed ombrato d'alberi *pagodici* o santi, piantati tra qualche sasso, e necessario ornamento de' paesaggi Cinesi. Era quel tempio composto d'una corte quadrata e lastricata con larghe pietre: nel fondo, sotto il tetto di embrici rossi e bigi, eravi l'altare, isolato come quello delle nostre chiese, e dietro all'altare tre grandi nicchie: quella del mezzo conteneva la statua del dio *Buddha*, rappresentato a sedere e con le fattezze di grossolano e pingue vecchio, bianca barba, capo coperto con un berretto dorato, come il rimanente del suo addobbo. Nelle due nic-

chie laterali stavano i simulacri di due giovani iddii con baffi nascenti, ma, come è giusto, meno riccamente vestiti del dio principale: due angeli assai simili ai nostri, con torcie in mano eran posti alle due estremità dell'altare, sul quale vedevansi alcuni vasi di fiori. Candele accese di sandalo e *pevetè* (1) ardevano in un vaso, su di un piedistallo quadrato eretto nel centro della corte. Le colonne di un sol pezzo di granito verde, che sostenevano il soffitto, erano circondate di draghi a *cinque* zampe: nella Cina il drago è simbolo della potenza; gli dei e l' imperatore soltanto hanno il diritto di portarli con *cinque* zampe; i principali mandarini non lo portano che con quattro, gli altri con tre.

« Sculture, dorature e pitture di stile cinese, adornavano quella pagoda. Alla dritta vedevasi una casupola con una porta, che serviva di comunicazione a' *bonzi* che v'abitavano; ci fecero entrare con gentilezza e cordialità, e ci offrirono delle arancie; per parte nostra donammo loro pochi *cussini*, monete di rame del paese, e ci separammo contenti del nostro scambievole procedere.

« Volevamo andar più addentro malgrado le rimostranze dei *bonzi*, che ci avevano fatto intendere coi gesti, che il loro convento esser dovea il limite della nostra gita; ma pieni di confidenza nei buoni bastoni dei quali ci eravamo muniti partendo da bordo, andammo oltre. Fatti forse 200 passi, scorgemmo una dozzina di abitanti armati di bambù, il numero de' quali aumentava a vista d'occhio; ma ciò che più ci sgomentò e ci fece decidere al ritorno, furono i segnali che essi fecero ad uno de' loro battelli fermo nel fiume. Temendo per la nostra barchetta rimasta senza

(1) I *pevetè* sono bastoncelli della lunghezza di due candele, ma molto più sottili, composti di una certa pasta fatta con segatura di legno di sandalo, di resine e di profumi, sicchè si consumano lentamente come le pastiglie del Serraglio. Si servono di essi in Cina per accendere le pipe e per conservare il fuoco; ne accendono altresì davanti a tutti gli altari.

custodi, ricalcammo i passi fatti ordinatamente, ma accompagnati dai clamori dei Cinesi, che però non ardirono di avvicinarsi. Al ritorno riscontrammo le nostre belle dame; questa volta erano in compagnia di due Cinesi: affrettammo il passo, e rimontando sul nostro schifo tornammo a bordo, pochissimo disposti a rinnovare le nostre passeggiate.

« Il *sopraccarico* e il capitano si affrettarono a fare scaricare la nave; dal momento che ciò fu fatto, i mandarini della dogana vennero a bordo del bastimento, per misurare la capacità e stabilire il prezzo dell'ancoraggio, e le gabelle da pagarsi. Un grande battello li conduceva ed altri accompagnavanli, tra' quali uno ve n'era coi doni destinati al capitano ed alla nave. Avendo i Cinesi la mania di essere creduti generosi, mettono grandissima ostentazione nei più piccioli doni per ricavarne senza dubbio il valore, certi che loro ne sarà reso cento volte più.

« Una lunga scala, portata dai battelli cinesi, fu appoggiata al fianco della nave, e per essa i mandarini salirono a bordo; perchè avrebbero certamente creduto di far cosa contraria alla loro dignità, servendosi di quella che noi tutti usavamo. Saliti sul ponte, il capitano li accompagnò in una camera ove la colazione era pronta; finita la quale si procedè alla misurazione. — Ecco il metodo tenuto da quelle autorità:

« Quando si tratta d'un legno a tre alberi, prendono per base de' loro calcoli la distanza dall'albero d'artimone a quello di trinchetto, per la lunghezza; e quella dall' albero maestro fino al fianco del bastimento, per la larghezza. Un Mandarino grida ad alta voce il numero de' piedi stati misurati, ed uno scrivano li registra in presenza degli altri due mandarini di superior grado.

Con queste basi calcolano essi la capacità d'una nave. Per un *brick* poi (perchè ha due alberi), prendono la distanza che passa dalla punta del timone all'albero di trinchetto. Con ciò si vede, che un legno a tre alberi ha sempre maggior vantaggio; la qual cosa è forse stata cagione d'una storiella, non so se vera o falsa, accaduta ad un capitano americano. Comandava

esso un gran *brick*, e per ottenere alcune modificazioni all'esorbitante tariffa dei diritti, pensò di far mettere un falso albero d'artimone vicinissimo all'albero di maestra. Alla vista, i mandarini si mostravano sorpresi, non sapendo rendersi ragione come mai la capacità di quel legno avesse sofferto, una tal riduzione dopo l'ultimo viaggio; ma il capitano spiegò loro come la nave, per essere troppo lunga non manovrava bene, e che perciò l'aveva fatta tagliare a metà per accorciarla. Questa ragione, o buona o cattiva ch'ella fosse, dovette essere valida giacchè nella Cina il testo della legge è formale, e non ammette nè modificazioni, nè interpretazioni di sorta.

« Finita l'operazione, i mandarini se n'andarono con lo stesso cerimoniale col quale erano venuti. Furono portati a bordo i doni ch'essi offrivano con tanto apparato consistenti in una piccola e magra vitella, due agnelli a grossa coda, alcuni vasi di confetti di zenzero, e due o tre giare di pessimo aceto. Questo dono, che non valeva più di 40 in 50 piastre, ce ne costò almeno un 10m. (55m. franchi), compresevi 7 in 8m. piastre pei diritti, e 1000 in 1200 piastre date al *comprador*.

« *Wampoa* era allora centro del contrabbando dell'oppio, del quale parleremo quanto prima, e di quello del zinco. Quantunque quest'ultimo sia contrabbando di poca entità, non ostante presenta difficoltà maggiori per causa del peso e del suo poco valore intrinseco. Il modo di far questo traffico è precisamente quello che si usa per l'oppio.

« La *rada* ed il fiume erano coperti da quantità innumerevole di battelli e di bastimenti cinesi di tutte le grandezze; gli uni stavano all'ancora; altri incrociandosi in tutte le direzioni, parevano volare sulle acque.

La forma di que' battelli varia secondo l'uso al quale sono destinati; ma tutti han forme sì bizzarre e diverse da quelle delle nostre barche, che credo mio debito darne quì una descrizione.

« Di sopra ho parlato dei battelli pescherecci, ora si darà un'occhiata alle altre diverse costruzioni.

« Le *giunche* di commercio, dette pure *sciampane*, sono bastimenti assai massicci, i più grandi de' quali servono ai viaggi di lungo corso: son diversi di forma e di grandezza, e dopo qualche tempo e con un poco d'attenzione, distinguesi facilmente in quale provincia furon costruiti. Le *giunche* d'Emoy, e generalmente tutte quelle delle provincie settentrionali, sono grandissime, e i marinari che le guidano notansi dagli altri per la bianchezza della pelle e per l'alta statura. Alcune di quelle *giunche* portano fino a 1200 tonnellate, e dai 100 ai 125 uomini d'equipaggio, senza contare da 200 a 400 passeggeri, gran numero de' quali, durante la traversata, lavorano alla manovra come i marinari, per guadagnarsi il passaggio; ed è veramente necessaria una gran moltitudine di braccia per mettere in moto legni tanto gravi. I Cinesi non ricorrono alle invenzioni europee destinate a moltiplicare le forze; anzi le ignorano, e mostrano perfino disdegnarle.

La forma di que' bastimenti è moltissimo corpulenta; il centro non s'alza sopra l'acqua più di 4 o 5 piedi, mentre il di dietro è alto da' 20 a' 30, e il davanti da 15 a 20. I letti dei marinari e de' passeggeri subalterni stanno gli uni sopra gli altri sul davanti della nave; quelli del capitano, de' proprietari del legno e dei passeggeri di riguardo sono a poppa, anch'essi gli uni sugli altri. Il timone, di legno assai duro, è di straordinaria grandezza, nè bastano meno di 6 od 8 uomini per muoverlo: volge in uno scavo fatto nella poppa del bastimento, e scende fin sotto la carena, prolungandosi al di fuori in forma di trapezio. La pala è pertugiata da infinito numero di piccoli fori a mandorla, affinchè provi ne' suoi movimenti men forte resistenza nella massa d'acqua che respinge.

Le àncore sono di legno duro e pesante: le lor branche son foderate di ferro, e il centro è guernito di grosse pietre per farle immergere più prontamente. Le gomene son fatte ordinariamente di fibre di canna d'India, talvolta di bambù o di sarmenti indiani, o finalmente di legno nero delle Molucche.

Quelle *giunche* hanno tre alberi: uno sul davanti, nella piattaforma di prua; un secondo quasi nel centro, due o tre volte più grosso del primo; e finalmente l'ultimo a poppa, un terzo men grande di quello di prua.

« Non producendo la Cina alberi propri per l'alberatura navale, nè pella costruzione del corpo delle grandi *giunche*, i bastimenti che vanno a Manilla, a Batavia, a Singapura o in altri porti della Malesia hanno alberi di più pezzi; ma giunti al loro destino quegli alberi son rimpiazzati da alberi d'un sol pezzo, che valgono da 800 al 1200 piastre, cioè da 4 a 6m. franchi. Il Bengala manda spesso a Cantòn interi carichi di legni di *teck*, per costruzione navale.

« Gli alberi delle *giunche* non hanno che una vela di stuoia, tesa col mezzo di bambù messi di tratto in tratto paralellamente al pennone superiore. Quelle vele sono enormemente pesanti; ed allorchè si debbono issare, non basta mezza giornata. Qualche volta, quand'è buon tempo, alzano una vela come di gabbia, la quale è di tela di cotone, e sta superiormente a quella del centro. Se una *giunca* è in mare, e aumenti il vento, aprono uno sportello fatto nella vela, il quale dando un uscita al vento ne diminuisce l'azione: se aumenta ancora, allora ammainano un pezzo della vela.

« La parte superiore degli alberi finisce con un ornamento a due rami dipinto di rosso; dal centro sorge un lungo bastone, a cui sono sospese ventaruole e fiamme rosse e gialle; la bandiera sventola all'albero di artimone: è quadrata e bianca, con una striscia azzurra giro, giro, larga da quattro a sei dita. Questi sono i colori delle navi mercantili.

« Le *giunche* son dipinte a striscie bianche e nere; i fianchi, che si prolungano nella parte superiore di prua, simiglianti alle antenne di un insetto, son gialli, rossi o verdi, secondo le provincie: il rosso appartiene alla provincia di Cantòn, il verde alle settentrionali ed orientali, ed il giallo alle occidentali. Quelle navi hanno a prua un gran cerchio dipinto di bianco

e di nero, che i Cinesi vogliono chiamar occhio, e di cui, dicono essi, le *giunche* abbisognano per guidarsi.

« L'interno è distribuito in parti diverse benissimo calafatate e indipendenti le une dalle altre; di modochè, se la *giunca* viene a percuotere in qualche scoglio e fa acqua, questa non penetra che in una delle parti, da cui si può facilmente estrarre.

« È agevole accorgersi, che quei bastimenti non possano navigare se non con venti favorevoli, riescendo loro difficilissimo andar contro vento: sicchè partono e ritornano coi monsoni propizii, facendo così un sol viaggio all'anno, e per un sol punto.

« Il Cinese è un popolo immutabile, costante nemico di qualsiasi innovazione: ho conosciuto un mercante cinese, il quale, facendo costruire una *giunca*, volle modificare la parte posteriore del bastimento; e quelle modificazioni consistevano semplicemente nel minorare il volume della poppa, e sostenere il timone con ferramenta; nullameno esse parvero ai mandarini talmente eccessive, che tassarono la *giunca* come nave europea, e vessaron tanto lo sventurato armatore, che finirono per rovinarlo.

« Le *giunche* da guerra destinate a far la polizia delle coste e dei fiumi, non portano più di 100 a 150 tonnellate; per conseguenza sono molto più piccole delle mercantili, più svelte ed assai meno alte alle loro estremità: invece di avere parecchi piani a poppa non hanno che una specie di padiglione, fatto sul modello delle case de' facoltosi, con alti tetti dipinti in diverse foggie, e con ornamenti dorati: quel padiglione serve di alloggio agli officiali. A mezzo il ponte stanno in batteria 6 od 8 cannoni di diverso calibro, con le canne imbrattate di rosso, e fatte di cerchi e pezzi rapportati di ferro. Dicesi, che i Cinesi abbiano scoperta la polvere assai prima di noi, ma per l'applicazione non hanno troppo progredito, se non per avventura nei fuochi artificiali. L'arte militare è tuttavia presso di loro nella infanzia; i lor cannoni sono, come sopra ho detto, fatti di pezzi, e ado-

prano ancora i fucili a miccia. Le bandiere di guerra, e quelle dei mandarini sono cornette triangolari di colori diversi, circondate di festoni a dente di lupo; il giallo è il colore distintivo dei mandarini. Le *giunche* da guerra portano pur esse a poppa la bandiera bianca simile a quella delle *giunche* mercantili, ma sempre superata da una cornetta.

« I battelli de' mandarini, o piuttosto i battelli della Dogana pronti ad inseguire i contrabbandieri, sono barche sottili montate da 50 a 60 uomini, e armate di due cannoni, uno de'quali a poppa e l'altro a prua. Riconosconsi alla cornetta triangolare, i cui diversi colori indicano la dignità del mandarino. Ve ne sono anche de' grandissimi, ma i loro equipaggi generalmente sono men numerosi di quelli de' contrabbandieri.

« I battelli contrabbandieri poi sono di due specie: quelli destinati a navigare nei fiumi, e quelli che navigano lungo le coste; la forma loro è la stessa, non differiscono che nelle dimensioni. I primi però son più chiatti e più stretti, ed i secondi pescano assai più. Sonvene alcuni lunghi fin 100 piedi. Il ponte è distribuito in boccaporti, di modo che ciascun rematore apre senza scomporsi il suo boccaporto, e carica o scarica il contrabbando. D'ordinario i rematori non sono meno di 60 od 80 accoppiati; può quindi giudicarsi quale impulsione 160 robuste braccia debbano comunicare a que' battelli.

« Evvi anche una quantità prodigiosa di altri battelli destinati ad usi diversi. Quelli destinati a caricare o scaricar navi nel fiume di Cantòn, son grossi e chiatti, e spesso della capacità di 200 tonnellate.

« I battelli da *the* sono di una dimensione anche più considerevole, e somigliano a grandi magazzini.

« I *battelli-cisterna* servono a portare acqua alle navi.

« I battelli a fiori, detti dagli Inglesi *Floor-boat*, a cagione delle pitture e degli ornamenti de' quali sono sopraccarichi, possono dirsi vere case, giacchè sovr' essi si hanno salotti, stanze da letto, gabinetti e terrazze.

« Ed altri battelli simili ai precedenti, stazionari nel fiume, formano pel loro gran numero una città natante, con istrade parallele traverso alla corrente. Que' battelli sono abitati da una moltitudine di donne di piacere, ricercatissime dai mercanti ed altri cittadini di Cantòn, che vanno a conversare con esse, o udirle cantare e suonare.

« I battelli ne' quali si allevano le anatre, han forma di gabbie; ogni mattina calasi un ponticello levatoio, e le anatre escono a pascere nelle vicine praterie; la sera son chiamate, e si rialza il ponticello; i guardiani cangiano luogo a piacere, cioè secondo che una pastura è finita.

« I nocchieri Cinesi sono i più devoti marinari del mondo. In ciascuna *giunca*, in ciascun battello o barca sempre vedesi una nicchia con un idolo, davanti al quale stanno dì e notte accese candele di colore, moccoli e piccole lampade. La più angusta barchetta mai non passa davanti ad una *pagoda* senza bruciare carta dorata e colorita, e senza che qualcuno dell'equipaggio non s'inginocchi e non faccia singolarissime contorsioni. I battelli grandi sparano petardi e suonano i loro *tamtam* in modo da assordire. Del resto, anche se passa un mandarino è lor principal cura regalarlo di sì piacevole armonia. Durante il nostro soggiorno nella *rada* di *Wampoa*, avemmo luogo di udire ad ogni momento quelle dimostrazioni della pietà e del rispetto, che i Cinesi hanno pe' loro dei e pe' loro mandarini.

LEZIONE XIX.

Segue la Cina.

(CANTON).

« Il capitano ed il *sopraccarico* sendo tornati a Cantòn, io non tardai a raggiungerli con alcuni de' nostri officiali.

« Per andare da *Wampoa* a Cantòn, i Cinesi fanno uso di strani *battelli-case*, comodissimi pel passaggio; ma gli Europei vi son trattati tanto rozzamente che a nessuno di essi può venir

voglia di profittare di quel mezzo di trasporto. I barcaiuoli cinesi non chiedono meno di cinque o sei piastre, e perciò si preferisce il servizio delle barche delle navi: ma questo modo, nella stagione piovosa in cui eravamo, avea i suoi gravi inconvenienti.

« Nelle vicinanze di Cantòn il fiume s'anima a vista d'occhio, cuoprendosi di una innumerevole quantità di battelli variatissimi di forme, che montano o scendon lungh'esso, carichi di frutti, di pesci e di derrate di ogni sorta. Que' battelli s'attraversano e si sorpassano senza mai urtarsi; un uomo solo li guida adoperando la stanga, metodo il più naturale sur un fiume tanto pieno di battelli, e dove l'uso del remo diventa incomodo a cagione dello spazio che è necessario.

« La fisonomia di que' barcaiuoli, indicati sotto il nome di *uomini acquatici*, palesa l'incuranza e l'allegrezza; nel passare ci apostrofavano spesso col nome di *frank oaï* (diavoli bianchi), ovvero con la parola *quoaïsay*, solito giuro delle basse classi. Se que' marinari distinguonsi per robusta complessione e beffarda allegria, non sono meno notevoli per la lunga coda che lor batte sul dorso, per lo immenso cappello accuminato, e pel capotto di paglia col quale cuopronsi quando piove: vestiario che dà loro aspetto veramente ridicolo.

« Giungendo a Cantòn si è sorpresi della novità di tutto ciò che ci attornia. I subborghi della città fiancheggiano la sponda per alcune leghe, e la lunga fila delle lor case, fabbricate su palafitte, e inoltrate nel fiume, pare ne debbano interrompere il corso: un infinito numero di battelli, la maggior parte condotti da donne o da giovinette, incrocians in ogni direzione; e le grida di quella moltitudine si mescono al fracasso più o meno lontano dei *gong* e dei *tamtam*.

« Ma ciò che sopra ogni altra cosa meraviglia, è quella città galleggiante con vie diritte, e le sue migliaia di barche abitate e costrutte sul modello delle case: il moto di tanti oggetti, il tumulto, il fracasso, la vista di quelli edifizi con strani

e cornuti tetti, dei battelli con banderuole di tutti i colori, delle botteghe che scorrono sull'acqua con le insegne svolazzanti; insomma quello straordinario apparato, quel gran moto, quello immenso rumore, getta il forestiero in profondo stupore, e bisogna ricorra alla ragione per ricordarsi che non è in preda di qualche fantastica illusione. I battelli sono in numero tale, che ad ogni momento eravamo obligati di alzare i remi per non percuoterli, tanto è angusto lo spazio che resta pel passaggio.

« In faccia ai primi subborghi, sorge un'isola con una fortezza; appartenne un tempo agli Olandesi, o almeno è quivi, che, fino dal primo lor giungere in Cina, aveano fissati i loro *banchi*; ma avendo sbarcate armi nascoste in botti, e ciò scopertosi dai Cinesi, lor tolsero quel possesso.

« Le *fattorie* Europee distendonsi più oltre lungo la strada della sponda sinistra. Per andarvi, si passa vicino a battelli pieni di donne di partito, imbellettate, con nerissime ed arcuate sopracciglia, e labbri di vivo granato: il labbro inferiore, esso pure dipinto, è uno de' caratteristici lineamenti della loro fisonomia: molto più piccolo del superiore, quella piccolezza distrugge tutta l'armonia del volto quando apron la bocca per parlare. Quelle damine consumano biacca e vermiglione a josa, per abbellirsi il viso, ed usano anche benissimo il nero per dar risalto al pallido loro colorito. Tutto ciò fa uno strano contrasto colla bella capellatura che sempre hanno nera come ebano, e intrecciata di fiori secchi e di dorati ornamenti.

« Le *fattorie* sono vasti e belli edifizi, fabbricati secondo i nostri ordini architettonici, di stile elegante e nobile ad un tempo; la *fattoria* Olandese, sulla sponda, si distingue subito alla sua bandiera. Quella degli Inglesi inalbera una bandiera anche più grande. Poscia seguita una fila di fabbriche abitate da commercianti Americani, e dai mercatanti idolatri di Bombay. Questi ultimi edifizi portano il nome di *fattoria Americana*. Un poco più lungi è quella di Spagna, dove la Compagnia Reale delle Filippine ha i suoi *banchi*.

« La vista di tutti quegli edifizi sorprende; ed è assai probabile, che lo interno di Cantòn nulla abbia di più bello. Son tutti a più piani, e contengono numero immenso di appartamenti. La lindura è per tutto estrema; le grandi gallerie sospese delle *fattorie* Inglese ed Olandese, sono un delizioso ricovero contro i calori estivi: i loro lati sono chiusi soltanto da persiane, le quali, difendendo dai raggi solari, lasciano entrare la fresca brezza marina. Riescono poi calde e comode nel verno, quando sono tenute chiuse: servono di sala di riunione, ed ivi gl'impiegati delle compagnie vanno a prendere il *the* e divagarsi.

« Il mercante cinese Chonquoa, fu l'*hanista*, scelto dal nostro *sopraccarico*. Quantunque l'istituzione del *hong* sia cognita assai, non posso dispensarmi di dirne qualche parola.

« Le terribili invasioni che la Cina ha sofferto, e la facile conquista fattane dalle orde selvagge e indisciplinate dei Tartari, inspirarono al governo ed al popolo di questo impero un profondo sentimento d'avversione e diffidenza contro le altre nazioni; sicchè mostrano disprezzarle, per celar forse così il timore ch'esse loro ispirano. Allorchè, dopo molte dubbiezze, la Cina acconsentì a mantenere cogli Europei relazioni commerciali, dalle quali contava essa coglierne molti vantaggi, volle nel tempo stesso premunirsi contro gli effetti del contatto dei nazionali con gli stranieri, e diede una concessione piena di ostacoli e di restrizioni. Fu aperto soltanto il porto di Cantòn, ma nel tempo stesso fu proibito agli Europei di acquistare immobili, di penetrare nell'interno del paese, di restare in città oltre il tempo necessario pella tratta del *the*, di far venire le loro mogli e i loro figli; e d'altra parte fu rigorosamente interdetto a' Cinesi di avere la minima relazione con essi, fuorchè per affari puramente commerciali.

« E per meglio assicurare l'osservanza di quelle restrizioni, fu deciso, che i contratti non sarebbero fatti direttamente dalle parti trafficanti; perciò fu istituita la famosa compagnia dell'*hong hang*, sotto la sorveglianza dell'*Hopoo*, o direttore della dogana.

L'*hong* è formato della riunione di dodici negozianti di Cantòn, i quali godono dell'esclusivo privilegio di commerciare cogli Europei od altri stranieri; i suoi membri son conosciuti sotto i nomi di *hanistes* dai Francesi, *janistas* dagli Spagnuoli e *hong-merchant* dagl' Inglesi. Tutti e dodici sono solidali gli uni degli altri verso gli Europei, e se uno di essi fallisce, i creditori sono pagati dagli undici rimanenti perdendo soltanto i frutti, che cessano di correre dal giorno dell'appertura del fallimento. All'arrivo di una nave a *Wampoa*, il capitano sceglie un *hanista*, e lo incarica della vendita del carico, come della compra delle merci o derrate pel ritorno. L'*hanista* è mallevadore verso il governo del pagamento dei diritti d'importazione e d'esportazione, ed anche della condotta dell'equipaggio della nave che gli è raccomandata; e il governo dal canto suo risponde della esecuzione dei contratti dell'*hanista* con gli Europei. Que' commercianti son ricchissimi: alcuni posseggono fortune colossali.

« Oltre l'*hanista*, la nave è sorvegliata di un impiegato privilegiato: questi è il *comprador*, del quale ho parlato; specie d'intendente e di sorvegliatore delegato dal mandarino. Appena un capitano o un *sopraccarico* si ferma a Cantòn, trova il suo alloggio preparato dalle cure del *comprador;* il quale ha scelto una dozzina di *coulis* o servitori, pronti ad obbedire al minimo segno, attivi, zelanti, intelligentissimi, ma stipendiati per render conto delle più semplici azioni dei forestieri (con più chiarezza si potrebbe dire, per fare la spia): quegli uomini nulla involano dalla casa, ma si rifanno ampiamente del sacrificio nelle compre, sieno essi soli o in vostra presenza: nel primo caso, rubano quanto possono; nel secondo è loro assicurato un emolumento, una sportula pagata, bene inteso, a vostre spese, dal mercante dal quale vi hanno condotto. I *coulis* dividono i loro *onesti* guadagni col *comprador*, e questi col mandarino. Da ciò vedesi, che la morale ha molta elasticità nella Cina, e che i mandarini non credono di compromettere la loro dignità allorchè trattasi di truffare i *tsiang jyin*, o uomini Occidentali.

« Cantòn è un'immensa città, ma la sua popolazione non fu ancora precisamente enumerata: è propabile ch'essa contenga almeno ottocento mila abitanti, trecento mila dei quali nel fiume! Lungo il Tigre è una via larga circa cento passi, e benissimo lastricata: questa è la sola passeggiata degli Europei; e quantunque i soli Inglesi della Compagnia delle Indie abbiano il diritto di stabilirsi in quella città, mercè un trattato fatto col governo, nondimeno alcuni commercianti di quella nazione essendosi fatti nominare consoli dei diversi stati europei, vi risiedono a questo titolo. Le più ricche case erano a quell' epoca quelle dei Magnac, Dent e Fergusson.

« Parecchie vie fan capo alle *fattorie.* Le principali: *Canton-street*, *China-street*, con altre due o tre meno ragguardevoli, sono piene di magazzini e di botteghe, distinte secondo la diversità delle professioni, le quali, poco più poco menó, sono le stesse che ne' nostri paesi. A modo d'esempio, veggonsi orefici fabbricare ogni sorta d'oggetti d'oro e d'argento, e sono da notarsi per la precisione con la quale imitano le gioie e le orificerie europee; stipettai eccellenti nei lavori d'avorio, di madreperla o di tartaruga; mercanti di seterie, altri di *the*, di vernici sopraffini, di porcellane, di stuoie di bambù, di carte semplici o dipinte, di ventagli, d'ombrelli, d'inchiostro famoso, e di altri infiniti oggetti tanto differenti dai nostri, e che agli Europei piace portare ai loro propri paesi.

« Eccettuata *China-street* e *Canton-street*, le altre vie sono anguste, lastricate a quadrelli, e chiuse con porte alle estremità. Se vien commesso un furto, o se accade il minimo tumulto, chiudonsi immediatamente quelle porte, e con facilità trovasi il colpevole. Le botteghe, ordinariamente oscure sullo ingresso, hanno luce internamente da finestre assai alte; una galleria superiore, che comunica cogli appartamenti, gira attorno alla bottega: in fondo è il banco, sul quale trovasi sempre un piccolo strumento che serve per contare, la pietra su cui si stempera l'inchiostro, ed i pennelli de' quali i Cinesi fanno uso

invece di penne, per iscrivere sulla carta sugante o sul legno.

« Lo strumento per contare consiste in una tabella larga da cinque a sei pollici e lunga da otto a dieci; nella sua lunghezza è divisa in due parti ineguali, e attraversata da due piccoli fili di ferro nei quali sono infilati, nel più corto cinque piccole pallottole, e nel più lungo dieci. Col mezzo di questo strumento i Cinesi eseguiscono i calcoli più complicati con sorprendente prontezza, mandando avanti o idietro quelle pallottole, una parte delle quali segna le unità, e le altre le diecine.

« Sonvi anche molti mercanti ambulanti, i quali trasportano le loro merci coll'aiuto di un bastone di bambù piatto e flessibile, che tengono sulle spalle: i fagotti son appesi alle due estremità, e il portatore, nel camminare, imprime loro un tal moto, che ne allevia il peso: in simil guisa il pescivendolo, porta da un lato il pesce vivo in una conca, e dall'altro quello che è morto, in un paniere; i cucinieri ambulanti hanno da una parte il fornello, e dall'altra la credenza pei commestibili; e il barbiere, trasporta la sua bottega nel modo medesimo all'aria aperta. Parecchie volte ci divertimmo a vedere, nella sinuosità della via, un Cinese seduto sopra uno sgabello farsi radere i capelli e la barba, e farsi strappare i peli del naso e delle orecchie: il barbiere fa scorrere il suo rasoio da per tutto, salvo che nei baffi e nella coda, della quale ei fa la treccia; e il rasoio di que' barbieri è del tutto diverso dai nostri: è un triangolo lungo due pollici, che l'*artista* tiene da uno degli angoli: a ciascuna operazione è destinato uno strumento speciale, cosicchè uno serve per strappare i peli dal naso, un'altro per polire le orecchie, ed un terzo per gli occhi. Allorchè il barbiere ha finite le sue sedute in un quartiere, va in un altro: e così dicasi de' calzolai e degli altri artigiani.

« Si trovano in Cina merciai come da noi; ed un Europeo sbarcato di recente, non può fare a meno di non avvicinarsi ad essi, di non entrar nelle loro botteghe, di non comprare e di non essere ingannato. Ogni mercante vi assedia a furia di gentilezze,

e, come di ragione, chiede in compenso il doppio del prezzo dell'oggetto che vi piace. A narrare tutte le particolarità delle loro baratterie s'empirebbe un volume: non è cosa rara vedersi rendere la moneta col pretesto ch'è di cattiva lega, chè se non si sta attenti, sostituiscono con molta facilità un pezzo di rame al pezzo d'oro che loro avete dato. Le loro piastre sono tosate, qualche volta bucate, od anche spezzate; perciò l'uso è di pesarle; a tale oggetto adoprasi una bilancina di legno duro o d'avorio, con un piattello attaccato a fili di seta, sicchè è facile di farla pendere più o meno, appoggiando sul manichetto della bilancina da una parte o dall'altra.

« Ecco i principali pesi dei quali si fa uso a Cantòn:

« Il *pecul* o *piclo* è 125 mezzi chilogr., ossiano 133 libbre inglesi.

Un *piclo* = 100 *catty*.
Un *catty* = 16 *taël*.
Un *taël* = 16 *ama*.

« Nelle contrade meridionali della Cina, gli uomini del volgo vestono tele di cotone di vari colori: le principali gradazioni sono il bianco, il nanchino, l'azzurro, lo scuro: il quale ultimo è di preferenza usato dai marinari e dai piloti; il vestiario de' quali consiste in due o tre paia di larghe brache di tela lustra messe le une sulle altre secondo la stagione, e fermate con cintura di seta di color vivacissimo, ed in due o tre vesti esse pure indossate le une sulle altre, senza bavero, incrociate sul petto, aperte dalle parti, e serrate da una fila di bottoni di drappo, di rame dorato o d'oro: i loro cappelli sono di paglia, larghi e appuntati; alcuni ricordano, per la forma, quelli delle donne del Vallese. La loro testa è rapata, salvo la lunga treccia, che dalla sommità del cranio cade lungo il dorso, colla giunta spesso di qualche oncia di filo di seta.

« Invece di cappello, portano qualche volta una callotta nera, e quasi sempre un ventaglio in mano, un paravento o un ombrello: si trovano anche per le vie con pipe alla turca. — Le persone

agiate e delle alte classi, indossano un soprabito, che non differisce dalla veste altro che per la lunghezza. Mettono sopra alle brache una specie di ghetta, o piuttosto di calza di panno che giunge fino al ginocchio. Le scarpe hanno l'estremità larga, elevata, e un suolo grosso quasi un pollice; se ne vedono di giunco, di panno di tutte le sorta e perfino di rame; quelle di panno sono le più comuni. La borsa, tenuta sotto la veste, è sospesa alla cintura. Gli uomini hanno qualche volta anelli in dito, e, se usano l'oriuolo, ne portano sempre due.

« I ricchi si vestono di stoffe di seta o di panno: le prime sono generalmente damascate o operate, e di colori scuri. La camicia è di tela, fina quanto la batista, fatta colle fibre d'una pianta, che prende facilmente un bianco bellissimo: quantunque fitta, quella tela è assai trasparente, onde gli Europei se ne servono per vestire la state: ha però l'inconveniente, inumidita che sia, di attaccarsi al corpo e lasciar trasparire la pelle.

« Le pellicce sono assai cercate in Cina: la Russia ne fa grande commercio col mezzo delle sue caravane, le quali passano per la Tartaria: e costituiscono altresì un importante ramo di commercio per alcune navi americane, che le comprano dagl'Indiani della costa Nord-Ovest dell'America, nella California o negli stabilimenti russi di Nutha e del Kamtsciatka.

« In tutte le case cinesi, ed anche nei battelli, è sempre una cassetta dove pongonsi le pipe ed il tabacco, con accanto una piccola lampada o alcune miccie accese.

« Le donne cinesi potrebbero essere distinte in due classi, a cagione della grandezza e della forma de' loro piedi. Quelle che hanno i piedi piccoli non appartengono esclusivamente, come d'ordinario si crede, alla classe signorile, ma si vedono in tutte le condizioni. — Fin dalla infanzia, le dita de' loro piedi son piegate e compresse con fasciature (1), e strette in scarpe

(1) Ho veduto scarpe da donna di tre pollici di lunghezza sopra due di larghezza !!

di piombo, per impedirne lo sviluppo; cosicchè la gamba diventa deforme: sotto le dita storpiate o nelle articolazioni dei piedi, si formano delle piaghe, le quali diventando purulenti, crescendo con l'età, e durano sovente tutta la vita; allora tutti i profumi e tutte le essenze, delle quali le dame cinesi fanno molto uso, spengono appena il cattivo odore da esse esalato!

« Quella odiosa usanza dà una ben triste idea dell'umanità della nazione cinese: il lungo e crudele supplizio, che i Cinesi fan sopportare fino dalla più tenera infanzia a deboli creature, ha un non so che di atroce, che ributta; e quali essi sieno i motivi che hanno dato origine a quello infame uso, sia ch'ei derivi da una crassa ignoranza o da una barbara precauzione dettata dalla gelosia, ispira disgusto ed orrore: bisogna ben credere, che l'impero de' pregiudizi sia potentissimo in quel paese, per soffocare nel cuore delle madri quei sentimenti, che per tutto altrove formano la gloria, l'orgoglio e la felicità di esse. I popoli che sono ancor nell'infanzia, come i Cafri, le Pelli Rosse, i Nuovi-Zelandesi, e le altre genti selvaggie, non hanno il feroce coraggio di seguire per lunghi anni i dolorosi progredimenti di que' martiri, di quelle torture. No, bisogna andare in Cina per trovar delle madri, che acconsentano di essere impassibili testimoni, e spesso complici di quelle crudeltà.

« Un Cinese, sia di qual grado si voglia, quando si ammoglia, prende quasi sempre una donna dai piedi piccoli: quella è la vera moglie: ma siccome gli è permessa la poligamia, ha anche parecchie altre donne co' piedi grandi, e fino a quante ne può mantenere. Queste ultime però rimangono in uno stato di inferiorità, anzi può dirsi di servitù, e sono soggette alla volontà della prima, che sola comanda nelle faccende domestiche.

« Le donne dai piedi grandi discendono ordinariamente dai Tartari, antichi conquistatori del paese, ed appartengono quasi tutte alla classe inferiore, poichè la razza dei vincitori fu presto assorbita dalla vinta popolazione cinese, e si fuse nella massa; ma non possedendo nè la stessa intelligenza, nè lo stesso spirito

mercantile e industrioso de' Cinesi è generalmente caduta nell'abbiezione. — Esiste però un gran numero di potentissime famiglie tartare, le quali han saputo conservare alti impieghi e grandi fortune, e per conseguenza influiscono nel governo e negli affari del paese. Le loro donne respinsero sempre quello spaventevole costume di storpiarsi, e perciò hanno tutte grandi piedi. Nella famiglia imperiale, ed in quelle di parecchi mandarini superiori, han fatto lo stesso.

« Tutte le donne della popolazione abitante sull' acqua che è attiva e laboriosa, conservano i piedi come ad esse natura li ha dati: sicchè quella mutilazione pare sia particolarmente riservata alle donne destinate a condur vita sedentaria nelle famiglie.

« Nel celeste impero le donne sono vendute come il bestiame! I padri e le madri mercanteggiano le loro figlie, fino dall'età più tenera!! Esiste anche una barbara legge, basata sull'eccessiva popolazione, che autorizza i genitori ad annegarle!!! — Allorchè un uomo vuole ammogliarsi, mercanteggia la sua futura sposa, spesso senza averla veduta; cosa maravigliosa in persone così caute come sono i Cinesi; ma in questo caso, come in tanti altri, la vince l'uso. Una volta le parti rimaste d'accordo stendono e soscrivono il contratto; e l'acquirente conducesi a casa la moglie in gran pompa, chiusa in un palanchino.

« Il vestiario delle donne cinesi somiglia molto quello degli uomini: portano le brache, e larga la veste, tagliata sul medesimo modello: ma la cintura destinata a sostenere le brache, è più ampia e più ornata: si accomodano i loro capelli salienti sul capo, e li guerniscono di fiori e di lunghi spilloni d'oro o dorati; hanno orecchini e qualche volta collane; e alle braccia monili d'oro, d'argento, di diaspro o d'avorio. Le donne volgari portano pure monili alle gambe.

« Le case sono fabbricate di mattoni o di legname, e coperte di embrici. I tetti salienti alle estremità, terminano sempre sullo spigolo superiore, con un fregio a guisa di gondola, di mezza luna, o di corna d'animali; pel palazzo dell'imperatore e dei

mandarini superiori, questo ornamento è un drago. Mattoni di due colori, cioè rosso e grigio, e piccoli quadrati di porcellana, servono a coprire ed ornare le muraglie, che molte volte sono soltanto imbiancate.

« La pittura cinese è famosa pe' suoi vivi colori, e per le sue immagini strane e fantastiche; essa è profusa negli abbellimenti delle case, mischiandovi delle dorature.

« Gli appartamenti sono comunemente piccoli; la sala, le cui mura sono coperte d'iscrizioni morali, è d'ordinario ammobiliata con tavolini, quadri dipinti, scanni di porcellana, ed un *divano* o cànapè, sovra cui si siede con le gambe incrociate: in tutte vedesi una nicchia, nella quale sta l' immagine di una divinità indigena. — All' entrata dell' appartamento, e sempre la indispensabile cassetta per la pipa, la quale serve alla famiglia ed al visitatore. Un mobile esso pure indispensabile è la tavola, coperta da un vasoio di legno verniciato, di porcellana o di metallo, sul quale è posto il vaso del thè, ed alcune piccole tazze che non conteranno più di due o tre cucchiaiate di quella scottatura, la quale è la bibita usuale de' Cinesi; essi ne prendono tutto giorno, a piccoli sorsi e senza zucchero. — Le camere interne sono destinate alla famiglia. I letti, guarniti di parati e spesso ascosi nelle alcove, non hanno materassi, perchè i Cinesi ne fanno poco uso, almeno quelli delle classi inferiori, se diversamente per avventura non fosse nel settentrione dell' impero; numerose stuoie però ne fanno le veci. Le camere sono la sera illuminate da lanterne di carta ingommata, o di velo a colori.

« In Cantòn è pericoloso lo avventurarsi per le vie senza essere accompagnati da un *culis* o servo, perchè ci si troverebbe esposti agl' insulti del basso popolo e dei fanciulli; il dottor Genu ed io ne facemmo la prova: essendo usciti per fare alcune compre, e andando di magazzino in magazzino, di via in via, non ci si accorse del cammino che si era fatto; e quando pensammo al ritorno, vedemmo che ci eravamo smarriti. — Im-

brogliati a ritrovare la nostra strada, giacchè tutte le vie si somigliavano, ci volgemmo a vari mercanti; ma per risposta ci risero in faccia, e chiusero le loro porte. Dopo aver lungamente girato, finimmo per essere stanchi e senza sapere a quale espediente ricorrere. Avevamo già passati parecchi ponti sopra canali, e percorso una infinità di quartieri, quando giungemmo in una via, le cui case pomposamente ornate di stoffe, e di arazzi tesi da un muro all'altro, ci annunziarono qualche festa. Immediatamente, certi fanciulli, che ci seguivano e il cui numero aumentava ad ogni momento, cominciarono a tirarci per le falde degli abiti: per isbarazzarci il dottore pensò di trarre di tasca una piastra, e mostrandola ad uno di essi ripetè più volte *factoria*; il che, secondo lui, doveva tradursi per la domanda della strada che conduceva alla fattoria. Uno di que' piccoli marioli fece sembiante d'intendere, ed allungando la mano prese la piastra, che il dottore lasciò troppo facilmente; poi sparve tra la folla, che non cessava di aumentare e di seguirci, come se fossimo state bestie maravigliose. La nostra situazione diventava di momento in momento più critica, allorchè un venerabile vecchio, con barba canuta, che dal suo berretto conoscemmo essere un mandarino, s'avanzò verso noi; al suo avvicinarsi la folla si disperse come per incanto, tale è il rispetto o piuttosto il timore, che il popolo cinese ha pe'suoi magistrati! Egli ci parlò inglese: il dottore rispose in cattivo spagnuolo, che da lui non fu inteso; allora avventurammo qualche parola francese, e restammo con piacere sorpresi sentendo che parlava la nostra lingua: informatolo del nostro imbarazzo, e del caso che ci aveva condotti così addentro nella città, si congratulò con noi per esserne usciti a buon mercato, e ci assicurò che eravamo fortunati non essendo stati maltrattati nè derubati. Si affrettò poscia a farci sapere, che un tempo egli fu interprete della Compagnia Francese delle Indie, ma che da 30 anni in quà, non essendo venuta a Cantòn niuna nave della nostra nazione, non aveva avuta occasione di parlare la nostra lingua.

L'arrivo di una nave francese lo aveva consolato, e perciò pensava di andarne a trovare il *taïpan* o sopraccarico. Domandò se eravamo accompagnati da un *culis*, perchè lo avrebbe fatto gastigare, aggiuns'egli, per averci abbandonati. Finalmente, chiamato un uomo dalla folla, gli parlò per qualche minuto secondo, e gli ordinò di esserci guida. Egli era pur tempo, giacchè eravamo annoiati, e per la stanchezza e per la sgradevole scorta che ci seguiva.

« La nostra guida ci ricondusse in un momento alla *fattoria*, e restammo meravigliati della poca distanza che ci separava dal nostro alloggio, non avendo noi messo più di mezz'ora a ritornarvi, mentrechè erano ben quattr'ore che si camminava, aggirandoci sempre, nel medesimo circolo.

« Nelle nostre corse avevamo vedute parecchie dame, altre portate in *palanchino*, altre sedute sulle porte delle loro case, dietro a una specie di graticcio o paravento, intente al suono, o a lavori del loro sesso. Restai sorpreso dell'eccessiva lunghezza delle unghie, che i ricchi Cinesi si lasciano crescere; sovente son lunghe cinque o sei pollici, comunemente tre o quattro, e questa è già una graziosissima dimensione: se ne vedono di lunghezza talmente esagerata, che i loro possessori son costretti chiuderle in astucci di bambù o d'argento. Questo è uno de' segni caratteristici dell'aristocrazia cinese, e sarebbe davvero difficile poter lavorare con simili unghie!

« La musica è nella infanzia, in Cina, o per dir meglio nella barbarie; le loro arie sono di un ritmo monotono e snervato. Tra'loro strumenti, poco suscettibili a dare tutti i tuoni, ve ne ha uno a corde, che somiglia ai mandolini del medio-evo; la sua forma è quella di una mezza zucca, con in cima un manico lungo tre piedi; e le sue corde, non più di tre, si suonano con un archetto. E fra gli strumenti a fiato, hanno i Cinesi molto in pregio una specie di oboè con quattro o cinque buchi, e alcune zampogne e armoniche di legno sonoro o di bambù. Ma il *gong*

è sempre il loro principale strumento, soprattutto nelle cerimonie, saluti, marcie, ecc. — I Cinesi cantano parlando, lo che non vuol dire che quel canto sia melodioso; anzi, nulla può udirsi di più dissonante di que' tuoni striduli e nasali: potrebbe dirsi, che i Cinesi, quando cantano, hanno l'organo armonioso nel naso.

. . . .

« L'oscura costruzione, arida e barbara della lingua cinese, è l'immagine dello stato sociale di quella contrada. La lingua scritta o sapiente, non è una cosa stessa con la lingua parlata o volgare: questa sola circostanza basta per concentrare o arrestare i progressi dei lumi. Lo spirito di riforma o di miglioramento non può penetrare in quella nazione, nella quale, fino da venti secoli, le basi elementari della scienza rimasero immutabili come sono le istituzioni, i vestiti e gli usi. — La sola lingua scritta esige lunghi e penosi studi; ed allorchè un Cinese è giunto a sapere lo immenso e difficile alfabeto della sua scrittura, allora e' prende posto tra' letterati; gli ottantamila segni che la compongono, con la giunta di altri duecento tredici che le servono di chiave, non rappresentano parole ma sibbene idee. — La lingua parlata, priva di tanta sterile ricchezza, è ridotta a un vocabolario di trecento cinquanta parole; e per effetto di povertà, una stessa parola, col mezzo di diverse inflessioni che un orecchio europeo non saprebbe distinguere, significa una infinità di cose diversissime tra loro. Lo studio della lingua cinese, tantò scritta quanto parlata, presenta dunque, per le dette ragioni difficoltà quasi insuperabili.

« I Cinesi scrivono dall'alto in basso, o perpendicolarmente, cominciando la loro linea alla diritta della pagina, e così via di seguito; e la stessa cosa è ne' loro libri, i quali cominciano dalle pagine a diritta e finiscono dove noi principiamo; perciò dunque la loro scrittura è assolutamente lo inverso della nostra: noi scriviamo orizzontalmente, cominciando da sinistra e voltando la pagina da dritta a sinistra, mentre i Cinesi vanno da diritta a sinistra e voltano la pagina da sinistra a destra.

« L'arte della stampa è conosciuta in Cina da più secoli, e molto tempo prima che il Guttemberg la scoprisse tra noi: ma ella è rimasta in quello stato d'imperfezione, che testimonia della poca importanza che il cinese annette allo slancio del pensiero, di cui quest'arte maravigliosa è lo stromento. I caratteri sono di legno duro, mobili e variabili in qualche occasione. Ma ad onta della stampa, il numero de' libri è ristrettissimo in Cina, mentre quello dei manoscritti, è, come fu da noi nel medio-evo, grandissimo; alcuni sono veri capi d'opera di calligrafia.

« La nazione cinese sotto il rapporto sociale, può considerarsi divisa in tre molto distinte classi.

1. I *Letterati*, o le persone istruite; tra quali scelgonsi i mandarini.

2. I *Mercatanti*, compresivi anche i fabbricanti di cose diverse; che suddividonsi in altrettante classi quante sono le professioni.

3. I *Coltivatori*, o contadini.

« Non può darsi più giusta idea del modo di procedere dei mercanti cinesi, altro che paragonandoli agli Ebrei; è il medesimo carattere, lo stesso genere di affari, la stessa maniera di trattarli. L'alto commercio opera in grande e con legale onestà; ma il piccolo trafficante è rapace, abbindolatore e di mala fede; se non inganna vuol dire che nol può: le umiliazioni a cui lo si assoggetta nol fanno arrossire, anzi le accoglie ridendo perchè non ha pudore, e se ne consola rubando; e questo deplorabile carattere conserva non solo in patria, ma dovunque rechi i suoi penati. Lo straniero che compra da un Cinese, deve sempre aspettarsi di essere sudiciamente ingannato; se non è sul peso, lo sarà sulla qualità o sul prezzo della roba: egli vi adesca, v'invita ad entrare nella sua bottega, vi fa ogni sorta di cortesia con la stessa perseverante impudenza di quei venditori Ebrei, che da noi vi fermano e vi forzano, per così dire, a comprare le loro mercatanzie.

« Il commercio è esposto ad una enorme quantità di estor-

sioni. Il più opulento commerciante ha una paura terribile del più magro impiegato fiscale: egli teme le angherie; perchè più è ricco e più vien tassato, sopratutto se è conosciuto aver relazioni d'affari con gli Europei; perciò un *hanista*, che fa affari per milioni, trema alla vista del servitore d'un mandarino, che gli annunzia la visita del suo padrone; sendo certo, che quella visita non può essere disinteressata, e che gli sarà impossibile rimandarlo malcontento sotto pena di doversene amaramente pentire.

« Ho detto, che i contadini formano la terza classe della popolazione cinese. Ma quel popolo appassionatamente agricola in casa propria, trascura una simile arte appena ha espatriato: nelle diverse contrade delle Indie, dove i Cinesi vanno a tentar fortuna, non mai diventano coltivatori in grande, e qualche volta si dedicano soltanto al giardinaggio; la qual circostanza spiegasi coll'amore pel suolo natio, che accompagna il Cinese nelle sue emigrazioni: a Batavia, a Manilla, lavora faticosamente per lunghi anni viva nudrendo la speranza del ritorno al suo paese; ritorno che effettua, appena il suo peculio porgagli il mezzo di una esistenza indipendente.

« Il popolo Cinese è superstizioso ma non religioso; almeno sarebbe difficilissimo considerarlo sotto quest'ultimo aspetto: la maggiorità dei letterati segue i dogmi di Con-fu-tzè (Confucio); altri si abbandonano a un comodo spiritualismo, intanto che grandissimo numero segretamente professa il più assoluto ateismo.

« Le classi inferiori appartengono, in generale, al culto di *Fo* (il *Buddha* cinese), sopracaricato dell'adorazione di una moltitudine d'idoli rappresentanti Dei di loro imaginazione. I *bonzi*, o preti di quella religione, sono innumerevoli, ma non hanno autorità nè credito neanche tra il volgo. Destinati al servigio de' templi (chiamati *Tas* in cinese, e dagli Europei conosciuti sotto il nome di *Pagode*), vestiti di bianchi abiti, segno di lutto nella Cina, hanno rasati i capegli ed osservano il celibato: quei

che vivono ne' conventi uniti in confraternite, vestono panni di color bigio; e non è strano il vederli nelle vie perseguitati e beffeggiati dai ragazzi. La Cina è forse il solo paese del mondo in cui i ministri del culto non sieno per nulla considerati! È probabile, che l'amore dei Cinesi pel danaro sia la fonte di quella irriverenza: tutto ciò che ha aspetto d'ingegno e di ricchezza, come tutto ciò che la procura (per esempio: l'industria, l'attività, il sapere), ha diritto alla loro stima: non essendo i *bonzi* se non che monaci mendicanti ed oziosi, non è dunque maraviglioso, che la quantità di considerazione loro concessa sia ridotta a così meschine proporzioni, tra un popolo assai ben noto per amar molto ricevere e pochissimo dare. — Io visitai la *pagoda* situata sull'altra sponda del fiume di Cantòn, e vidi un grande edifizio pesante, massiccio e senza eleganza, internamente adorno di statue di legno, grossolane e spaventose, situate in ciascun angolo dell'edifizio, d'intorno alle quali ardevano ceri coloriti. Una gran corte attigua alla *pagoda*, è circondata dalle celle dei *bonzi*, dove e' dormono. Quanto al vitto, essi mangiano in comune in una gran sala. — Le divozioni usate dai Cinesi, nel passare davanti ad una *pagoda*, o di fronte alla nicchia de' loro Dei, non sono altro che una formalità passata in abitudine, sendochè il padre l'ha trasmessa a' figliuoli. In conseguenza di tale indifferenza, loro non pare strano che si guardi il loro idolo, che s'apra o si chiuda la sua nicchia, non contenente se non che una effigie alla quale non attribuiscono nessuno dei caratteri religiosi, che noi attribuiamo alle nostre immagini.

« Sono noti gli usi fastidiosi della cortesia de' Cinesi: non fanno un passo, un atto che non sia comandato da regole di civiltà inserite nelle loro leggi sociali; direbbesi insomma, esser dessi una razza di automi, fin dalla culla educati alla più abbietta servilità. — Che aspettare di grande, di nobile, di generoso, di energico da simile nazione? È egli dunque da maravigliarsi se

con tanta viltà divenne la preda delle bande de' Tartari che diersi la briga di soggiogarla? — I Cinesi si avvicinano sempre col sorriso sul labbro: spesso gettansi in ginocchioni l'uno di faccia all'altro: altre volte chinano il capo, o incrociano le braccia, oppure portano le mani all'altezza della lor fronte; ridicole smorfie, che pure son lungi dall'essere così moltiplicate come è piaciuto ad altri di raccontare: ma quella servilità nella quale sono educati, contribuisce a farne un popolo che non sa distinguersi pel coraggio. Nella Cina tutto accade tranquillamente: gli odii sono quivi profondi come altrove, ma si appagano senza violenza; i Cinesi possono è vero altercare qualche volta, ma battersi non mai. È cosa estremamente rara vederli ubriachi: le loro passioni principali sono i giuochi d'azzardo, le carte, i dadi, l'oppio e le donne; per le quali cose fanno grandi spese.

« Il contrabbando dell'oppio, che altravolta facevasi a Macao, ora è passato a *Wampoa*, ove lo trovammo stabilito. Poscia, poco tempo dopo il nostro arrivo, cominciò ad essere trasferito a *Linting*, isola all'imboccatura del Tigre: quivi è diventato l'oggetto di un immenso commercio, abbenchè le leggi dello impero ne abbiano ordinata la proibizione sotto severe pene, che dalle bastonate vanno fino alla morte.

Quando giungemmo a *Wampoa* vi trovammo due bastimenti, che fino dal 1812 servivano di deposito a questa derrata: uno era una piccola nave a tre alberi del Bengala, l'altro una nave americana, il *Levante*, nota a tutti i naviganti che han frequentata la Cina: più tardi servì al medesimo uso a *Linting*, fino al 1830, tempo in cui fu forzata da un *tifone* a tagliare i suoi alberi, per scampare da un quasi certo naufragio.

« I contrabbandieri lavoravano apertamente. Il modo da essi tenuto merita di essere descritto. Dopo l'ora di mezzogiorno, le loro barche, di sottile e leggera costruzione, montate da sessanta a ottanta rematori, correvano lungo la costa, spiando il momento favorevole; pronti a coglierlo, partivano colla velo-

cità del baleno e abbordavano la nave di deposito; in un batter d'occhio, l'oppio era tratto dalle casse, e le palle o pezzi, secondo donde veniva, passavano di mano in mano ai marinari cinesi, che li nascondevano nei battelli con maravigliosa prestezza: queste palle o pezzi, di circa tre libbre, erano abbastanza piccoli per esser nascosti e facilmente sbarcati. Tutti que' contrabbandieri, eccettuato i capi, che stavano in piedi sui battelli, erano ignudi dalla cintola in su, ed aveano il volto coperto da una pezzuola di seta nera, non tanto per nasconder la faccia, quanto per preservarla dal fumo della polvere che gli brucciavano addosso i doganieri. Appena l'oppio era a bordo, la barca del contrabbandiere slanciavasi rapida come una freccia: ma non tardava ad essere inseguita dai battelli della dogana, che fingevano voler sorprenderla col suo carico. La lotta che allora s'impegnava aveva l'aspetto di un animato combattimento; da ambe le parti i rematori gareggiavano di forza e sveltezza; i battelli parevano volare sull'acque: ma ad onta de' suoi colpi di cannone, non riusciva al battello della dogana, quasi mai, a fare allentare il corso dei frodatori, che gli fuggivano davanti. A dire il vero, quei colpi di cannone, erano tirati a polvere soltanto e d'assai vicino, perchè era proibito tirarli a palla! — Pretendono alcuni, che quella caccia sia ordinariamente una finzione: perchè fumando oppio anche i mandarini, par sieno poco disposti a privarsi di un piacere, che in essi diventa vera passione: d'altronde credono non aver diritto di ricercare e sequestrare l'oppio a bordo delle navi europee: ed anche passavano per essere il più delle volte interessati in quel contrabbando, o almeno favorirlo, facendo pagar cara quella tolleranza; congettura, che la cupidigia nazionale e l'avidità dei mandarini rendono probabilissima. Accadendo però (sebben di radissimo), che alcuno de' frodatori sia preso, allora viene rigorosamente punito; se è recidivo più volte gli mozzano il capo! Ma è pure sventura pel mandarino aver fatta quella cattura, poichè se cade nelle mani dei contrabbandieri, egli sparisce per sempre.

« Un tempo, le ricche classi soltanto fumavano l'oppio; ma ora quasi tutti fanno uso di questo narcotico, per cui il consumo è immenso.

« La Cina è il più debole paese del mondo; i suoi abitanti sono i meno agguerriti che possano trovarsi, furon sempre soggiogati da' pastori Tartari, che tengonli ancora in soggezione, malgrado i loro costumi del tutto estranei al paese. Nulla preserva oggi la Cina da una conquista, se non i deserti che la chiudono a settentrione, lo stato barbaro dei popoli limitrofi e la mancanza di un pretesto di attacco dalla parte del mare. Questo a noi ora non manca: operiamo con risolutezza, vigore e prontezza; l'occupazione di due soli de' maggiori porti, basterebbe per ricondurre il governo cinese al suo meglio. E ciò può eseguirsi facilmente, e senza grandi spese, con una flotta montata da tre mila soldati Europei, ed accompagnata da due battelli a vapore. Cantòn e Tciaa-tcu-Fu, nella baia d'Amoy, sarebbero i migliori punti da prendersi, perchè città ricche, popolose, con buoni porti e vicine a noi. — Un altro mezzo ancora più breve sarebbe quello di andare con una flotta nel Mar-Giallo, entrare nel Pei-ho, e di quivi marciare sopra Pekino, ove si giungerebbe in due giornate, ed ove il palazzo imperiale non resisterebbe assai più della baracca di legno di un coltivatore americano.

« L'esercito cinese è un ammasso grandissimo di uomini armati di fucili a miccia, lancie, e la maggior parte di *freccie* soltanto. Una truppa disciplinata europea non ne terrebbe maggior conto che d'un nuvolo di grilli.

« Nella Cina, il sangue è punito col sangue; la pena del taglione esiste in tutta la pienezza, e se un uomo è stato ucciso, l'uccisore sconta quella morte sul suo capo. A *Wampoa*, un marinaro americano, attingendo acqua a bordo della sua nave, lasciò cadere la secchia piena sul capo di un Cinese, che era nel suo battello, e l'uccise. In un momento la nave fu circondata da una moltitudine di battelli pieni di Cinesi che facevano uno

schiamasso terribile; l'officiale che comandava sulla nave, temendo un qualche sgarbo, tirò una cannonata e alzò bandiera di periglio; tutte le navi mandarono subito un battello armato, lo che produsse, che a poco a poco la maggior parte di quelle barche si allontanassero. Ma ben presto i mandarini vennero a bordo a dimandare il colpevole, che però fu negato; poi, per timore di qualche sorpresa, ciascuna nave lasciò alcuni uomini a bordo dell'Americano. La nuova giunse in un momento a Cantòn, ove subito cessarono tutte le transazioni commerciali, esigendo assolutamente il vicerè che si desse in mano all'autorità politica l'uccisore.

« Questo accidente fece sospendere gli affari per più di una quindicina di giorni, non volendo i Cinesi recedere dalle loro pretese. Finalmente il capitano della nave americana, per tôrsi d'imbarazzo, imaginò un'ingegnoso strattagemma, ed a quello ricorse: morì in questo frattempo, a bordo di una delle navi ancorate a *Wampoa*, un marinaro americano; fu dato il morto invece del vivo! In sulle prime i mandarini non vollero riceverlo, dicendo che loro bisognava un vivo per punirlo, e non un morto; ma fu risposto che la paura aveva fatto morire il colpevole; sicchè quegli che aveva commesso l'omicidio non essendo conosciuto da essi, non poterono provare di essere ingannati. Parecchi Europei, a Cantòn, furono d'avviso di non doversi dare per nulla il morto, e di non sopportare che i Cinesi mettessero le mani addosso ad un Europeo, nè vivo, nè estinto. Mi servo della parola *Europeo*, per distinguere la classe dei bianchi, che in quelle lontane contrade fanno causa comune. Nulla di meno bisognò dare ai Cinesi quel corpo, che loro era stato promesso; e ciò che fece orrore ai bianchi fu il vedergli mozzare il capo.

« I gastighi sono rigorosi, ed i supplizi variatissimi nella forma; il che vale a confermare quanto ho detto dei crudeli costumi di questo popolo, ad onta ch'ei sia in generale di una natura piuttosto dolce; ma nei paesi despotici, i gastighi non sono un debito che il colpevole paga alla società, quivi essa ese-

guisce una vendetta. Cosicchè nella Cina, il minimo gastigo, quello che accompagna tutti gli altri, sono colpi di bambù applicati sul dorso, o sulle piante dei piedi del paziente.

« La pena del *canguo*, chiamata *tscia*, si applicà coll'aiuto di uno strumento fatto di due pezzi di legno, avente ognuno nel mezzo un incavo semicircolare. Mettono gli aguzzini il collo del condannato tra que' due incavi, riuniscono i due pezzi di legno, poi sulle commettiture un mandarino appone il suo sigillo e attacca al patibolo una larga striscia di foglio in cui è scritta la sentenza; la qual cosa pone il sorvegliatore nell'impossibilità di lasciarsi sedurre per addolcire la sorte del colpevole. Nell'angolo di quella macchina sono due altri buchi ne' quali vengono chiusi i polsi del paziente. Il peso del *canguo* aumenta da cinquanta alle duecento libbre, secondo la gravezza del delitto, Un messo di polizia armato di frusta, conduce a suo piacere lo sventurato per tutto il tempo che questi deve portare lo strumento del suo supplizio. La sentenza indica sempre la durata del gastigo, la quale è di uno, due o tre mesi, secondo il delitto. Qualche volta però il conduttore permette al paziente di appoggiarsi a un muro o di sedere in terra, purchè paghi, giacchè nella Cina l'umanità ha la sua tariffa.

« Un'altro supplizio, molto sommigliante al precedente, consiste nel chiudere il colpevole in una botte, in modo che la testa sola e le mani restino di fuori; e siccome la botte non è dell'altezza dell'uomo, egli ha perciò il corpo piegato e stà in una penosissima posizione: i suoi parenti sono obbligati di dargli da mangiare, giacchè gli è impossibile che possa servirsi delle proprie mani.

« I delinquenti sono anche imprigionati in gabbie di ferro, e trasportati in quel modo da un luogo all'altro. — Alcuni sono sventrati; e prima di ucciderli strappano loro le unghie, i tendini dei piedi e delle braccia, e fino le viscere, o stritolano le ossa. — Altri sono crocifissi, o pure tagliano loro il capo con una scimitarra.

LEZIONE XX.

SEGUE L' ARGOMENTO DEL CAPITOLO PRECEDENTE.

Gli annali cinesi accennano ad un gran numero d'ambasciate, anteriori all'ëra cristiana. Dicesi, che la Cina inviasse ambasciatori a Cesare Augusto, che impiegarono quattro anni nel viaggio: ciò però di cui possiamo dirci certi si è, che l'impero romano riceveva dalla Cina tessuti di seta. Al tempo dei *Suï* (600 anni dopo Gesù Cristo) ambasciatori furono spediti presso le nazioni vicine. Nel 618, ebbe principio in Cantòn un mercato regolare, e un officiale fu delegato per riscuotere i diritti dello stato; nel 630, il re di Tufan inviò una celebre ambasciata che fu accolta favorevolmente; nel 1127, un editto dell' imperatore regolò i rapporti commerciali che esistevano tra i Cinesi e gli stranieri. Dal 1321 al 1333, il commercio fu per due volte interrotto. Regnante Hu-pi-lie (Koubilat-khan), l'immortale veneziano Marco Polo, fu per tre anni governatore d'una provincia meridionale della Cina. Sul sorgere del secolo XV, l'India e la Cina si mandavano reciprocamente ambasciatori. Nel 1425, un ambasciatore estero recò un tributo.

Per amicarsi a' Cinesi, e quindi poter penetrare ne' loro porti, gli Olandesi, nel 1607, fecero un tentativo, che non ebbe esito; nel 1624, poterono stabilirsi nell'isola Formosa, ma il pirata cinese Coxipga, ne li scacciò nel 1662.

La Compagnia delle Indie aveva sette anni prima mandati all'imperatore ambasciatori, per concludere con lui un trattato, onde i porti Cinesifossero aperti al commercio olandese; ma dopo tanti ossequi e tante umiliazioni fatte, e dopo molti cattivi trattamenti ricevuti, i due incaricati ottennero bensì per la loro nazione il permesso d'importare mercanzie, ma patto di non poter ciò fare che ogni otto anni. Quella prima ambasciata fu

seguita da una seconda (nel 1667), che malgrado tutti gli sforzi, dopo una dimora di 6 settimane in Pekino, se ne ritornò senza aver punto migliorate le precedenti condizioni.

Sullo scorcio del secolo XVI, i Russi dalla Siberia, arrivarono su i confini della Cina. I Cinesi, spaventati dallo spirito intraprendente de' loro confinanti, combinarono un trattato di pace, e dierono ai Russi il permesso di spedire ogni anno una caravana fino a Pekino; permesso che inutilmente era stato chiesto da altre nazioni. L'effetto favorevole che i Russi fecero sull'animo dei Cinesi fu straordinario; e primi l'esperimentarono gli ambasciatori, che furono dallo Czar spediti a rappresentarlo, nel 1693 e nel 1719; i quali furono colmi di gentilezze, e tenuti in moltissima considerazione. Ecco come si esprime in proposito un testimonio occulare, che si trovava all'udienza accordata all'ultimo ambasciatore russo Leoff Vassilievitch Jomatloff.

« Dopo un quarto d'ora d'aspettazione comparve l'imperatore, che andò a sedersi sul suo trono; gli astanti s'alzarono, e il gran cerimoniere invitò l'ambasciatore ad entrare nella sala; presolo per mano, lo condusse ad una tavola, sopra la quale gli fece deporre le lettere comendatizie di cui era latore. Ad un segno dell'imperatore, l'ambasciatore riprese le sue lettere e andò difilato al trono; là inginocchiatosi, le presentò al monarca cinese; il quale prendendole, chiese le nuove dello Czar.

« L'Ambasciatore s'alza, e retrocede d'un passo per istanza del cerimoniere, mentre in quel frattempo il suo seguito l'aspetta ritto fuori della sala. Ad un nuovo cenno dell'imperatore il cerimoniere riconduce l'ambasciatore, e ordina a tutti d'inginocchiarsi onde render nove volte omaggio a sua maestà imperiale. Il dottor Bell, nella sua relazione, dice in proposito: « ad ogni terza volta, noi ci alzammo e inginocchiammo di « nuovo. Il gran cerimoniere, gridò in tartaro: *Morgu* e *boss*, « cioè, alzatevi e inginocchiatevi; parole che certo non dimen- « ticherò in tutta la vita ».

L'Imperatore regnante era Khang-hi, principe più illuminato

e certo meno esigente del suo predecessore Sciun-tci, che aveva ricevuta l'ambasciata olandese. Egli trattò con grande famigliarità tutti i Russi, e servì di sua propria mano all'ambasciatore una tazza di *tarassum* o *cam-ciù*, specie di liquore fermentato, fatto con grani di diverse qualità.

« Il papa da principio, e in seguito il Portogallo, mandarono ambasciatori; ma mentre il pontefice credeva fondare il suo impero sopra basi solide, fu all'opposto il segnale della sua decadenza; e il Portogallo non poteva certamente ricevere maggiori vessazioni di quelle, che, nelle persone de'suoi ambasciatori, gli fecero soffrire i Cinesi.

Non prima del 1792, gl'Inglesi cercarono stabilire delle relazioni coi Cinesi. A tale scopo, lord Macartney partì d'Inghilterra con due navi, una da guerra, di 74 cannoni, l'altra appartenente alla Compagnia delle Indie, di 1200 tonnellate. Arrivato alla corte dell'imperatore Khiang-lung, lord Macartney fu ricevuto in udienza; e malgrado non volesse assoggettarsi alle cerimonie d'uso, non permettendoglielo la sua alterigia inglese, pure fu accolto, e con ogni sorta di feste gli furon date prove di gran simpatia. In una festa nautica, dice il Padre Lamyot che vi assisteva, si celebrò lo sposalizio dell'Oceano colla Terra.

« La Terra portò in dote tutte le sue produzioni: serpenti, elefanti, tigri, aquile, struzzi, quercie, pini, alberi infine di tutte le specie.

L'Oceano da sua parte, mostrò la medesima grandezza: espose agli occhi de' suoi spettatori le ricchezze del suo impero, sotto le forme delle balene, delfini ed altri mostri marini; espose altresì de' vascelli, degli scogli, delle conchiglie, delle spugne, e de' coralli. Quelle differentissime cose, furono rappresentate da attori sfigurati, che adempirono al loro incarico con una naturalezza ammirabile. »

Io son convinto che quella festa simbolica, fu dai Cinesi data all'ambasciatore Inglese per addimostrargli come nell'Impero della Cina sianvi tutte le produzioni possibili sì terrestri che

marine, con ciò volendo conchiudere, ch' essi non abbisognavano di relazioni colle nazioni straniere. Comunque di ciò sia, la corte barbara, trattollo però politamente, e cortesemente; ma l'imperatore, non amando stringere relazioni coll' Europa, rifiutò qualunque domanda che da lord Macartney gli fu fatta, e diè ordini perchè il soggiorno dell' ambasciatore fosse accorciato, sollecitandone la partenza.

Non è inutile il far osservare, come l' Inghilterra, per simile missione diplomatica, generosamente spendesse oltre due milioni di franchi; spesa d' altronde ch' ella seppe poi farsi rendere, compresi i frutti; ma le rimaneva il vantaggio d' aver conosciuto qualche punto della Cina, e d' aver ottenuti de' regali che l' Imperatore Cinese inviò al Sovrano d' Inghilterra.

La Gran Brettagna, non desistendo dal suo proposito, nel 1816 inviò in Cina lord Amherst, che però non fu più felice del suo predecessore. Quello ambasciatore ebbe a provare tutte le violenze e gl' insulti, che fino a quel tempo erano incognite nei fasti diplomatici. L' udienza solenne era stata fissata dall' Imperatore Kia-king, quando gli convenne anticiparla di otto giorni. Appena arrivato a Yuen-meng-yuen, lord Amherst fu avvisato di doversi presentare al palazzo. Egli addimostrò grandissima sorpresa di quella decisione, e si rifiutò adducendo in scusa le fatiche del lungo viaggio e d' altra parte non trovasi in abito conveniente per obbedire agli ordini che gli venivano dati. L' imperatore persistè nel suo desiderio, e lord Amherst nel suo rifiuto: il primo ministro andò a fargli una visita, e tentò ogni mezzo per persuaderlo; ma visto che non poteva indurlo a decidersi, gli diè uno schiaffo. Un altro mandarino seguì il suo esempio e tutti e due si misero all' opera per trarlo fuori del suo appartamento. Giunto a liberarsi dalle loro mani, l'ambasciatore protestò contro simile violenza, e lasciò il palazzo senza aver ottenuta udienza dallo imperatore, il quale fece a lui comunicare l' ordine di uscire immediatamente da Pekino.

Il regno di Kia-King sembra essere stato un seguito continuo

di calamità: rivolte, grande siccità, uragani e straordinarie inondazioni che desolarono la Cina. Quel principe, morto nel 1820, lasciò la corona al suo secondogenito Tao-Kuang.

La dominazione tartara non ha ancora cessato d'essere odiosa ai Cinesi. Si formarono società segrete: quella della Trinità ha per scopo principale la cacciata dei Mantciù. Nel 1832, una rivoluzione scoppiò a Formosa, la truppa e qualche mandarino furono scannati. È propabile, che quegli avvenimenti sieno collegati ad una causa, che finirà forse col trionfare, e che un giorno i Cinesi scuoteranno il giogo straniero. Se cangieranno di politica, e se sentiranno il bisogno d' occupare un posto fra le nazioni civili, ciò è incerto: il tempo solo ci chiarirà, di quanto tenteremmo invano indovinare.

La difficile posizione politica in cui si trova la dinastia dei Mantciù, spiega la facilità con la quale l'imperatore accettatò il trattato di commercio che le armi inglesi gli imposero. Si sa che la Gran Bretagna non temè attaccare il Celeste Impero per un motivo, ch'ella non può confessare a sè stessa senza arrosire; ella volle la vendita dell'oppio, che avvelena, malgrado che l'imperatore l'avesse proibita.

I capitani e gli armatori delle navi che servivano di deposito all'oppio, guadagnavano assai; quello deposito era in appalto: da prima si davano quattro, e in seguito due piastre al mese per magazzinaggio, e cinque piastre per ogni cassa sbarcata ai capitani, che hanno finito col dividersi il tutto con l'armatore. Quei bastimenti di deposito furono per lungo tempo tollerati dai mandarini di *Wampoa*, i quali avevano come si è detto di sopra, motivi particolari per chiudere gli occhi sopra quella infrazione degli ordini superiori; ma allorchè il numero di quei bastimenti aumentò col crescere della frode, ordini ognor più severi giunsero da Pekino; la sorveglianza raddoppiò, le giunche armate della dogana crebbero di numero. — Fu allora, che le navi si ritirarono a *Linting*, la cui *rada* è stata in seguito la sede di quel commercio.

Il papavero, dal quale si estrae la sostanza resinosa e concreta nota sotto il nome di oppio, è coltivato in grande in tutto l'Oriente, cioè dalla Natolia fino al Bengala. Si conoscono tre specie d'oppio: — la prima è quella che si ottiene per mezzo di un'incisione fatta nello stelo della pianta, dalla quale cola una sorta di gomma o sugo, che viene staccato allorchè l'aria lo ha indurito: questo è l'*oppio in lagrime*, il più raro, il più prezioso, di tutte le varietà di questa droga, e quello che in ragione del suo alto prezzo è riservato all'opulenza. — La seconda qualità, ossia l'*oppio ordinario di commercio* esce dalla parte superiore o testa del papavero; ne vien fatta una pasta dalla quale si estrae il sugo di cui si fanno piccole focacce del peso di circa una libbra (sedici oncie). — La terza ed ultima qualità è prodotta dalla pianta intera bollita.

L'oppio indiano è superiormente caro rispetto a quello di Turchia. Prima di essere venduto ai fumatori, l'oppio è preparato e mescolato; quello del Malwa, è mescolato con quello di Patna, di Benares o di Turchia: questa preparazione vien chiusa in un piccolo scatolino della grandezza di un dado. Per mezzo di uno spillo d'argento, appuntato da un lato e piatto dall'altro, si mette sull'orlo di una pipa di particolar forma e addattata a quest'uso, un pezzetto d'oppio della grossezza di un pisello; una miccia di midollo d'un giunco chiamato *tinsin*, imbevuta di olio ardente su di un piatto di porcellana o di metallo, è destinata ad accendere la pipa; il fumatore, sempre seduto, l'avvicina all'oppio, il quale si consuma in due o tre fumate, e continua a quel modo fino a tanto che l'estasi non siasi impadronita de' suoi sensi.

L'uso dell'oppio produce nel fumatore funestissime conseguenze: gli abituati si riconoscono alla loro magrezza, ed al camminare ondeggiante; hanno le labbra violette, livido il colore, incerto lo sguardo, gli occhi smarriti: se alcuno parla con essi pare che non intendano; il capo cade loro sempre sul petto: se hanno qualche cosa d'importanza da fare, bisogna che si

mettano a fumare; le idee non si sviluppano loro se non mercè dello eccitamento dell'oppio. La perdita della memoria, un malessere ed una precoce caducità, sono le fatali conseguenze di quella passione portata all'eccesso; passione, che, come dicemmo è dote del ricco, poichè non solamente quella sostanza è costosissima ma è ancora di maggior prezzo il riparare ai danni che l'uso di essa cagiona. Quando il fumatore si vede struggere la salute per effetto di quel terribile e lento veleno, è costretto ricorrere agli alimenti più sostanziosi e più capaci a rinnovare le sue facoltà perdute, e rimettere in forze il rovinato suo corpo.

Nel numero degli alimenti capaci o almeno creduti atti a far ricuperare le forze perdute per lo smodato uso dell'oppio, si mettono in primo luogo i *nidi* d'uccelli dell'Arcipelago Malese, il *tripang*, specie di mollusco marino (*holoturies*), i nervi e le zampe de' cervi e de' buoi, le pinne e la coda de' pesci cani, l'*agalagal* pianta marina con la quale si fa una specie di gelatina; poi vengono in seconda linea le gelatine di tutte le sorta, le carni più sostanziose, e finalmente tutto ciò che può riconfortare e riordinare lo stomaco.

« I Turchi masticano l'oppio, i Cinesi lo fumano, i Malesi poi lo fumano e bevono. È nota l'esaltazione furibonda, la sete di sangue ch'esso sveglia negl'indigeni di Giava, di Sumatra e delle altre isole dell'Arcipelago Indiano; supponesi, che tali effetti sieno prodotti per esser quivi preso liquido.

Fino al 1780, i Portoghesi fornirono primi l'oppio ai Cinesi: da quell'epoca gl'Inglesi s'impossessarono di tal commercio e ne stabilirono depositi a Macao. Sul principio l'oppio era importato mediante un diritto; ma sul decadere del secolo scorso fu assolutamente proibito, ed i fumatori minacciati di pene severissime. Allora incominciò il commercio di contrabbando: moltissimi bastimenti armati in guerra partirono dall'India, nel 1839, collo scopo d'introdurre per forza il genere proibito, e annullare così le misure prese dall'imperatore. Intanto questi aveva proclamati ordini sempre più severi; e i negozianti d'oppio furon

vessati sì, che il governatore inglese, gettata la maschera, credè necessario agire a viso scoperto. Il capitano Smith propose di bloccare Cantòn, e degli armamenti si prepararono nell'Indie, per fare una guerra il cui pretesto era trovato si ingiusto. L'imperatore allora (18 dicembre 1839) ordinava il sequestro di tutte le casse d'oppio depositate ne' magazzini inglesi, e pubblicava un decreto di proibizione di tutte le merci provenienti dall'Inghilterra. Lettere di *marca* furon date a molti legni Cinesi, e parecchi bastimenti inglesi caddero in mano de' corsari. Fu allora che l'Inghilterra mandò ambasciatore a Pekino lord Awckland, e contemporaneamente una flotta di 22 legni fu posta sotto il comando dell'Ammiraglio Elliot, coll'ordine di agire contro la Cina.

Due nazioni armate possono difficilmente stare di fronte senza venire a qualche colisione. Malgrado le loro giuste lagnanze, i Cinesi non furono i primi ad attaccare; le loro *giunche* avevano fatto un movimento inoffensivo; l'ammiraglio Elliot intimò loro di rientrare e ancorarsi; i Cinesi rifiutarono, ma il cannone inglese gli ridusse al dovere.

La regina del Regno unito della Gran Brettagna e d'Irlanda dichiarò formalmente la guerra alla Cina, nell'aprile del 1840; ma le ostilità erano cominciate da molti mesi, con grave danno de' Cinesi, e il 20 gennaio 1840, la flotta inglese bloccò Cantòn. Allora fu, che lo imperatore del Celeste Impero indirizzò alla regina d'Inghilterra una lettera esponente le ragioni, per cui si credeva in diritto di respingere un'aggressione che parevagli ingiusta; lettera che al governo di St-James parve offensiva, a motivo del tuono d'eguaglianza con cui il sovrano cinese trattava con la graziosa regina.

Nei primi giorni del mese di marzo gl'Inglesi s'erano impadroniti della *fattoria* di Cantòn, posta sulla spiaggia del mare; il 20 un armistizio di corta durata, fu convenuto col commissario imperiale. Il comandante Elliòt riprende le fortezze, che una prima vòlta prese dai suoi soldati aveale, poco dopo,

rese ai Cinesi. E l'imperatore ordina dal canto suo che si opponga per tutto una continua e vigorosa resistenza. I due partiti non possono retrocedere senza onta: il 18 maggio gl'Inglesi s'apprestano ad attaccare la città; la flotta non è pronta che il 23; il giorno stesso, a 6 ore, una colonna s'impossessa delle *fattorie;* a 7 ore una batteria si organizza ed il fuoco incomincia. Dopo alcune cannonate, che affondano tre *giunche* e mettono il fuoco nei subborghi di Cantòn, le batterie nemiche son ridotte al silenzio; a 9 ore gl' Inglesi, marciano avanti, la brigata dei marinari si slancia all'assalto, sostenuta da quattro scialuppe dei vascelli; il forte orientale è vinto, però non senza perdita degli Inglesi: così la bandiera britannica sventola ovunque liberamente. Il giorno dappoi, vennero a parlamentare gl' incaricati Cinesi: i capitoli del trattato furono i seguenti:

1.° Il commissario imperiale e tutte le truppe abbandoneranno entro sei giorni la città di Cantòn, e si ritireranno ad una distanza non minore di 60 miglia nello interno.

2.° Sei milioni di dollari (piastre di Spagna) saranno pagati nel termine d'una settimana, alla corona d'Inghilterra; un milione sarà pagato all'indimani, prima del tramonto del sole.

3.° Le truppe inglesi terranno le occupate posizioni, fino a che non sia pagata la somma intera. Nessun preparativo di guerra sarà fatto nè da una parte, nè dall'altra; ma tutte le truppe inglesi ed i vascelli ritorneranno a *Bocca-Tigris*, subito che la somma sarà stata interamente soddisfatta; la fortezza di Wangtong sarà pure evacuata, ma non potrà essere riarmata finchè tra i due governi non sieno appianate tutte le difficoltà.

4.° Le perdite prodotte dallo incendio del *brik* spagnuolo il *Bilbaino*, e tutte quelle prodotte dalla distruzione delle *fattorie* saranno indennizzate nello spazio di 7 giorni.

Il giorno appresso furono ratificati que' patti: dalla parte degli Inglesi da Elliot, e dall'altra da Kuang-ciù-fu, ministro plenipotenziario dell'imperatore, che vi appose il suo sigillo.

Cantòn è diffeso da quattro fortezze che coronano le sue alture; in quella del nord-est, gli Inglesi trovarono 42 pezzi d'artiglieria, ed un grande approvigionamento di polvere. Nell'arsenale marino erano 12 grosse *giunghe* da guerra in costruzione, 24 scialuppe cannoniere, 12 *giunche* da guerra all'ancora, molto legname da costruzione, dei carri, de' cannoni, e altri diversi oggetti di armamento.

Dal rapporto fatto dal Kuang-ciù-fu al comandante inglese risultò, che le perdite dei Tartari furono queste: 500 uomini morti e 1500 feriti; quelle sofferte dai Cinesi il doppio, e a tanto numero ascesero perchè diffettavano essi assolutamente di disciplina e d'ordine; sibbene si batterono con moltissimo valore: ond'è che restò evidente, non esservi città Cinese, anche forte di numerosissima guarnigione che uno corpo di 5000 uomini non possa espugnare.

Dopo quella vittoria, gl'Inglesi dichiararono libera l'isola di Hong-Kong, e quivi ordinarono la fondazione d'una città sotto l'immediata loro protezione, lasciando intanto Cantòn, che s'accorsero esser pericoloso abitare più a lungo.

Il 21 agosto la flotta lasciò le acque di Hong-Kong coll'intenzione d'attaccare l'isola d'Amoy o Emuï e distruggerne le fortificazioni. La spedizione componevasi di 34 vele; il 25 erano in vista d'Emuï; l'ammiraglio Parker ordinò a due fregate di scandagliare le acque de' paraggi del porto; il 26 tutte le scialuppe son gettate in mare: a mezzogiorno due vascelli s'ammarrano rimpetto ad una batteria di 70 cannoni, e prima che cada il giorno le truppe padroneggiano la città, ove il general maggiore sir Hugh Gough fece il suo ingresso il 27.

Emuï fu, secondo l'opinione generale, la conquista più importante di quella guerra. Gl'Inglesi trovarono nel suo porto 18 *giunche* da guerra, e moltissime scialuppe cannoniere, delle delle quali s'impadronirono. Dopo ciò, presero possesso dell'isola di Kulangsu, che comanda Emuï, e vi lasciarono 500 uomini con qualche artiglieria. Le isole d'Amoy o Emuï sono una dipen-

denza della provincia di Fo-kien, limitrofa a quelle di Cantòn o di Kuang-tong. La più importante di dette isole è quella che ha dato il suo nome a tutto il gruppo; essa è circondata di coste e d'isolotti, che le fanno una *rada* magnifica. Il suo vastissimo porto situato all'imboccatura della fiume Tsciang, può ricevere i più grandi legni. La città, che è di terzo ordine, conta una popolazione non minore di 80,000 anime, ed è circondata da una muraglia alta da 20 o 30 piedi, e difesa da una cittadella posta sulla sommità d'una collina.

Sul principiare del XVII secolo, gli Olandesi, fondaron quivi il primo stabilimento europeo; in seguito ne furono cacciati dai Cinesi. Gli Inglesi, che vi giunsero poscia, fecero alleanza coi Cinesi prendendo le loro difese contro i Tartari; e quella unione fruttò loro parecchi privilegi, che però persero quando i Tartari furono vincitori. Ciò accadde nella medesima epoca, ch'essi abbandonarono le *fattorie*, che avevano fondate nell'isola di Tscieu-scian: e dopo, i tentativi che fecero non valsero a rianimare il loro commercio in queste parti del grande Oriente.

Il canale d'Emuï ha 12 braccia di profondità; è una eccellente posizione, e le navi possono gettare i ferri al settentrione della città, chiamata senza distinzione Emuï, Amoy o Hiamau. La città ha 15 miglia di circuito, e racchiude bellissimi e notevolissimi fabbricati, fra i quali primeggia il tempio dedicato al dio Fô. Emuï possiede più di 300 *giunche*, che fanno attivissimo commercio coll'isola Formosa; dal quale considerevole transito lo imperatore ricava una vistosa entrata.

In quella spedizione gli Inglesi impadronironsi di 500 pezzi d'artiglieria. La cittadella aveva cinque magazzini che servivano d'arsenale, riboccanti di polvere e d'armi da fuoco, oltre ad altre armi, come spade, lancie, scimitarre, archi e strali. Quel fortilizio era difeso da 5 o 6 mila uomini; gl'Inglesi trovarono une sessantina di cadaveri nelle batterie. Gli abitanti di Amoy avevano nascosto quanto possedevano di prezioso; sicchè i vincitori non raccolsero che da 3, in 5m. dollari.

Il 10 ottobre seguente, gli Inglesi s' impossessarono della città de Scíng-yen; il 13 di quella di Ning-po; e Ting-haï, capitale dell' isola di Tsceu-scian, dove la guarnigione, forte di 3600 uomini, rifiutando battersi si arrese. Quest'ultima città non fu resa ai Cinesi finchè ebbero adempiuto a tutte le domande degli Inglesi.

Ting-haï è circondata, nelle sue due miglia di circonferenza, da un muro alto 22 piedi e grosso 37; sta a' piedi di una montagna, sulla fiumana di Tahi. La sua cittadella coronante una scoscesa montagna, è stimata la chiave della città di Ning-po. Le porte di quella fortezza sono di ferro: ella è diffesa da tre batterie di 21 pezzo d'artiglieria, nè si può salirvi che per un sentiero rapido e dirupato. — Ning-po, che racchiude 300,000 anime, aprì le porte ai nemici senza spargere goccia di sangue.

Gl' Inglesi, continuando sempre la loro marcia, nel mese di dicembre, presero le città di Ya-yao, Tsè-ki-hien e Fung-hova, a piccola distanza da Ning-po; le quali conquiste, come l'altra, ebbero luogo senza scontro veruno, perchè, convien dirlo, i Cinesi s'erano rassegnati a darsi per vinti.

Ora una nuova guerra incomincia fra l' Inghilterra e la Cina e minaccia d'essere molto più seria della prima. Gl' Inglesi, non può dubitarsene, riusciranno vincitori, trionferanno per tutto; ma quali saranno i vantaggi di queste vittorie? Riusciranno a persuadere o costringere i Cinesi a fondersi colle nazioni estere? mai no. Io credo, che l'imperatore seguirà le sue vecchie tradizioni, e che accerchierà gli stabilimenti europei di dogane, di spie, e di sorvegliatori, i quali impediranno mai sempre il contatto, e conserveranno una linea di rigorosa separazione fra i Cinesi e gli Europei. Dopochè i Portoghesi stanno in Macao, sono piuttosto prigioni di quello che possessori di quella città. I Cinesi ogni giorno fanno loro delle restrinzioni sui diritti stessi che un tempo godevano. Il governo Cinese abbasserà il capo quando non potrà alzarlo: aspetterà con pazienza; ma se

un giorno potrà prendere il sopravvento, non si lasciera al certo sfuggire l'occasione. La forza sola può costringerlo, non a far concesioni, ma ad accettare le condizioni dei vincitori. — Questo quanto al governo: quanto poi alla popolazione, alcuni che da qualche tempo conoscono i Cinesi sono d'avviso, che sarà contentissima di poter contare sulla protezione inglese, e sulla sicurezza d'un più largo commercio; e con questa idea cercano di provare, che se l'Inghilterra s'impossessasse di tutte le isole situate sul littorale della Cina, e di tutte le imboccatura dei fiumi, ella consoliderebbe la sua potenza, e troverebbe simpatie fra i naturali, che potrebbero fare sagrifizi nello scopo di venir loro in aiuto.

Ma comunque sia di ciò, intanto è noto, che un regolamento generale di polizia, di num. 15 articoli, fu pubblicato nei porti di Cantòn, d'Emuï, di Fu-Tsceu di Ning-po e Sciang-Haï, quando fra gl'Inglesi e i Cinesi fu stipulata la pace, che per la prima volta apriva al commercio del mondo quelle cinque grandi porte dello impero cinese. Eccone le principali disposizioni:

Disposizione generale. — I negozianti, od altri stranieri approdati nei cinque porti sopraddetti, non potranno passare una certa distanza ne' contorni, la quale sarà fissata dalle autorità locali in unione col console; i contravventori saranno arrestati e consegnati al console, che loro darà quel castigo che si saranno meritati.

Tutti coloro che avranno fatti affari commerciali con Cantòn prima di questo editto, potranno farne liberamente con tutti e cinque porti suddetti.

Una nave da guerra inglese sarà sempre presente in ciascun porto, sia per sorvegliare la condotta dei marinai delle navi mercantili, sia per far rispettare l'autorità del console Britanno.

Nessun marinaio appartenente ai legni da guerra potrà percorrere la città.

Il trattato dovrà essere sottoscritto dall'imperatore della Cina, e dalla regina d'Inghilterra.

Piloti. — Appena un legno si presenterà all'imboccatura di uno dei cinque porti, gli sarà inviato un piloto per l'entrata; e gli sarà dato anche per facilitargli la sortita. La ricompensa da retribuirsi a quei piloti sarà fissata dal console, e questa secondo le distanze e i rischi corsi.

Que' piloti non saranno più scelti dalle autorità Cinesi, ma basterà loro l'avere un certificato di capacità, fatto o sottoscritto da tre capitani di navi, ed una licenza rilasciata dal console, in lingua cinese ed inglese.

Guardia di dogana. — All'arrivo di un bastimento, il capo della dogana destinerà uno o due sottoposti per sorvegliarlo, acciò non succeda frodo, nè contrabbando di sorta: ma quegli impiegati non potranno reclamar cosa alcuna dal capitano, chè il loro stipendio e lo stesso loro mantenimento sarà a carico della dogana.

Tutte le contravenzioni saranno punite proporzionatamente all'ammontare di quanto gl'impiegati cinesi avranno ricevuto.

Obblighi del capitano *al suo arrivo*. — Ogni capitano è tenuto a fare la sua dichiarazione al porto di Bogue, se va a *Wampoa*. — Allorchè avrà gettate le àncore in uno dei porti indicati, resta obbligato, prima che spirino 24 ore, di portarsi dal console della sua nazione; al quale egli rinnuoverà la sua dichiarazione e consegnerà le sue carte, sotto pena di pagare la multa di 200 piastre. S'egli incomincierà a sbarcare il suo carico senza prima averne ottenuto il permesso, sarà multato di piastre 500.

Come il console sarà possessore delle carte del capitano, manderà al direttore della dogana una nota chiara, indicante la capacità in tonnellate del bastimento, e la quantità e qualità del carico, articolo per articolo: e dalla dogana subito riceverà il permesso di scaricare, mercè, ben inteso il pagamento dei diritti fissati.

Relazioni commerciali tra i Cinesi e gli stranieri. — Il contratto dice, che i negozianti stranieri possono fare commercio con qualsiasi negoziante loro convenga, e nel caso che quel negoziante scompaia, le autorità del paese faranno ogni sforzo per darlo nelle mani dalla giustizia; ben inteso che gli stranieri non potranno mai in nessun caso prevalersi della cessata solidarietà dei mercanti *hong* e pretendere il rimborso dagli altri negozianti, come si esigeva da quell'antica confraternita privilegiata.

Diritti di tonnellaggio. — Ciascun bastimento pagherà per ogni tonnellata di misura legale 5 *macé* (1). Ogni altra retribuzione prima esatta, resta soppressa. La capacità delle navi che fin qui usavano stimarla gl'impiegati Cinesi, ora è stabilita dalle patenti e dalle polizze di carico. Tutti gli antichi diritti di misura e di peso, diritti d'entrata, diritti giornalieri o mensili, sono aboliti.

Gabelle d'importazione e d'esportazione. — Le mercanzie importate od esportate saranno sottomesse alle gabelle fissate e pattuite nelle tariffe, e non sarà permetta alcuna somma maggiore. Tutti quei diritti dovranno essere interamente soddisfatti; e ciò fatto, il capo della dogana lascierà il permesso d'uscire, e il console consentirà la partenza del bastimento.

La Tariffa è in due tavole: in una sono nominate le mercanzie col prezzo delle gabella che devono pagare; nell'altra, che non è che un'aggiunta, le mercanzie sono segnate in ordine alfabetico e unite per classi, col richiamo in margine di ciascuna mercanzia del numero d'ordine sotto il quale è inscritta nella prima tabella. I commercianti devono consultare quelle tavole, nei documenti pubblicati dal ministro di commercio.

Verifica delle mercanzie in dogana. — Tutti i negozianti stranieri, che avranno un carico da imbarcare o da sbarcare, dovranno rimetterne una nota circostanziata al console della loro

(1) Un *macé* è pari a 75 centesimi di franco.

nazione, che incombenzerà un' interprete perchè la comunichi e spieghi al direttore della dogana, onde questi possa procedere alla verificazione. Il negoziante assisterà a quell' operazione, o incaricherà qualcuno in sua vece; perchè nel caso di querela egli possa essere consapevole di che si tratta. Per le mercanzie tassate sul valore, nel caso di contestazione, ciascuna parte chiamerà due o tre negozianti incaricati d'esaminarle, e il prezzo più alto al quale que' negozianti offriranno di prenderle, sarà il valore legale della mercanzia.

Per stabilire la *tara* delle mercanzie, su cento casse o colli delle medesime se ne prenderanno alcuni, e su quelli si calcolerà la *tara* media, la quale servirà di norma per istabilire la *tara* generale: e se in ciò sorgessero contestazioni, sulle quali non si possa giungere ad intendersi, il negoziante avrà diritto d'appellarsi al suo console, che se l'intenderà col capo della dogana. L'appello dovrà esser fatto nel giorno stesso della contestazione: in caso diverso non sarà tenuto valido.

Maniera di pagare le gabelle. — Il capo della dogana indicherà una o più case di cambio (*shroffs*), o banche, alle quali darà poteri di ricevere i diritti doganali; e i negozianti s'indirizzeranno a quelle case, le ricevute delle quali saranno considerate come quietanze del governo.

(Fino alla pubblicazione di questo regolamento, le sole piastre spagnuole erano ricevute a pagamento dei diritti della dogana). Oggi que' pagamenti possono essere fatti in monete qualsiensi, ma non essendo le nostre monete d'un argento puro come quello *sycé*, il console di ciascun porto converrà col capo della dogana dell'agio che loro si deve dare per agguagliarne il valore a quello dell'argento cinese, o argento fino.

Pesi e misure. — In ciascun porto vi saranno bilancie e pesi, uguali a quelli adoprati a Cantòn, e muniti d'un bollo. Quelle bilancie staranno tanto nelle mani del capo della dogana come in quelle del console, e serviranno di base a tutte le operazioni; e vi si ricorrerà tutte le volte che vi saranno contestazioni.

Battelli scaricatori, o battelli caricatori. — I negozianti esteri, che avranno un carico da sbarcare o da imbarcare, potranno noleggiare tutti que' battelli che loro faranno d'uopo, senza che il governo frappongasi nel mercato, che sarà regolato all'amichevole. Non essendo limitato il numero de' battelli, non si correrà il rischio di cadere nel monopolio. Se vi saranno frodi o si faranno contrabbandi, i contravventori saranno puniti. Se uno degli individui che conducono le barche fuggirà rubando mercanzie a un negoziante straniero, le autorità cinesi faranno procedere alla sua ricerca, e prenderanno tutte le necessarie misure pel suo arresto.

Trasporto delle mercanzie da un bastimento ad altro. — Da nessun negoziante straniero si potranno trasportar mercanzie da una nave ad altra, senza speciale permesso: e se, in un caso urgente, quel passaggio divenisse indispensabile, se ne dovrà fare referto al console, che lascierà un certificato, e il capo della dogana manderà uno de' suoi subalterni ad assistere al trasporto.

Tutte le trasgressioni a questa formalità, saranno punite colla confisca delle mercanzie.

Agenti consolari e subalterni. — Su ciascun punto fissato per lo approdo delle navi inglesi, sarà stabilito un agente consolare o subalterno, il quale sorveglierà i marinari e tutti gli altri individui. Farà ogni sforzo per prevenirne le questioni che potranno insorgere tra i marinari e i paesani, in caso di fatti, egli si porrà di mezzo fra le parti, e procurerà terminare tutte le differenze amichevolmente.

Quando i marinai scenderanno a terra, dovranno essere accompagnati da un ufficiale che sarà responsabile della loro condotta.

Il governo non potrà impedire alle persone del paese d'avvicinarsi alle navi per vendere a' marinai quello di cui abbisogneranno.

Liti e quistioni tra i sudditi stranieri e i Cinesi. — Ogni qual volta un suddito straniero avrà motivo di lamentarsi dei

Cinesi, esporrà le sue ragioni al console, che procederà con una inchiesta, e nulla cosa tralascierà per finire la bisogna amichevolmente. E così d'un suddito cinese che abbia a dolersi d' un straniero; la sua querela dovrà passare per le mani del console, che, esaminatala, s' interesserà per appianare le differenze.

Se un negoziante avrà bisogno d' indirizzarsi alle autorità locali, il suo ricorso passerà per le mani del console, il quale esaminerà se è giustamente formulato, e acconciatolo, se occorra, lo trasmetterà egli stesso all'autorità cinese.

Nel caso poi le difficoltà non si potessero appianare all' amichevole, il console chiederà l' assistenza d' un ufficiale cinese, col quale esaminata la questione, stabiliranno secondo l' equità.

Punizioni. — In ciò che concerne le punizioni dei sudditi esteri, i governi dei loro paesi rispettivi faranno delle leggi speciali apposite, e i consoli riceveranno poteri necessari per farle rispettare.

I delitti comessi dai Cinesi, saranno puniti con le leggi del paese.

Incrociatori Inglesi. — Un capitano *incrociatore* del governo inglese, starà in ciascuno dei cinque porti, a disposizione del console. Nè avrà a pagare diritto di sorta, o retribuzione, e il console terrà avvisato regolarmente il capo della dogana del arrivo degl' incrociatori e della loro partenza, per metterlo in caso di dare gli ordini convenienti.

Garanzia de' bastimenti commerciali esteri. — Il console sarà garante di tutte le navi mercantili che entreranno nei cinque porti suaccennati.

I. APPENDICE ALLA LEZIONE VENTESIMA

LA CINA TALE QUALE È.

Rispondendo ad alcune inchieste del Governo Britannico intorno alla popolazione della Cina, il signor JOHN BOWRING, mandava in Inghilterra da Hong-Kong, il 13 luglio 1855, la seguente notizia; la quale non si leggerà senza interesse, ora che una nuova lotta sta per cominciare fra i due grandi imperi.

Il traduttore di questa notizia ha conosciuto di persona il signor BOWRING in Londra, e crede che si possa pienamente riposare sulla sua veracità. Il BOWRING è uomo di vivacissimo ingegno, di non comune sapere e d'instancabile operosità. Parla quasi tutte le lingue viventi d'Europa, e l'italiana in particolare, coll'accento e la facilità di chi è nato in Italia.

A lettori italiani poi il nome del BOWRING sarà raccomandato, quando sapranno ch'egli è uno dei più caldi e cordiali amici d'Italia.

POPOLAZIONE. — L'ultimo censo ufficiale della popolazione della Cina fu fatto in tempo di Kia-King, 43 anni fa. Quelle tavole statistiche, che facevano ascendere gli abitanti della Cina al numero totale di 362,447,183, furono giudicate poco accurate. Una più intima conoscenza del paese persuade, che non si scostava no dal vero; e noi non crederemmo di andar errati, valutando la popolazione attuale del grande Impero dai 350 ai 400 milioni d'anime.

Le leggi penali della Cina ordinano un generale sistema di registrazione; e la trascuranza delle consegne è punita con

pene corporali, le quali per lo più consistono in cento colpi di *bambù*. La registrazione è affidata ai più vecchi del distretto, e deve esser fatta ogni anno. Se la legge venga poi obbedita, e punita la trascuranza, io non saprei affermare.

Nella versione inglese della *Storia della Cina* del padre Alvarez Semedo, pubblicata in Londra nel 1655, si legge il passo seguente:

« Questo regno (cioè la *Cina propriamente detta*) è così eccessivamente popolato, che, essendovi io stato 22 anni, non era men sorpreso al partire di quello che fossi stato in sul principio, alla moltitudine del popolo. La verità supera per certo ogni iperbole. Non solo nelle città, nei borghi e luoghi pubblici, ma anche nelle strade maestre, il concorso della gente è così grande, quale suol essere in Europa nei giorni di qualche gran festa. E se vogliam rapportarci al libro del registro, nel quale sono inscritti solamente gli uomini comuni, esclusi donne, fanciulli, ennucchi e professanti lettere od armi, troveremo che sommano a 58 milioni, 55 mila e 180 ». La minutezza dell'enumerazione parebbe indicare che il padre Semedo citasse qualche documento officiale.

Secondo un'antica usanza, la popolazione della Cina è raccolta in quattro categorie, cioè: dotti, agricoltori, meccanici e mercanti.

V'è una classe numerosa di persone che sono considerate quasi come poste fuor della legge. Tali sono i commedianti, i giuocatori di professione, i mendicanti, i rei convinti, i banditi ed altri. Costoro non entrano probabilmente nel censo della popolazione.

Dall'altra parte non è improbabile, che nei più remoti distretti rurali l'incaricato del censo si contenti di dar la media delle località più accessibili e più popolate.

Non è in mio potere procurarmi esatte statistiche che segnino le proporzioni delle diverse età fra loro, o la media della mortatità nei diversi periodi della vita umana. Però i Cinesi appli-

cano una designazione speciale ad ogni decade della vita. L'età di 10 anni si chiama *primo grado;* di 20, *gioventù spirata;* di 30, *vigore e matrimonio;* di 40, *atta agli impieghi*; di 50, *conoscitrice dell'errore;* di 60, *chiusura della vita;* di 70, *uccello raro d'età;* di 80, *dal volto rugoso;* di 90, *in ritardo;* di 100, *estremo dell'età.*

Presso i Cinesi la riverenza cresce in ragione degli anni. Non solo vi sono molti ricoveri pei vecchi, ma il codice penale prescrive pene severe a coloro che ricusano di soccorrere al povero nei cadenti suoi anni. L'età può anche venir invocata in attenuazione del delitto, o a mitigazione della pena. Decreti imperiali ordinano talvolta, che si distribuiscano doni a tutti i vecchi indigenti dell'impero. Non conosco alcun ragguaglio statistico, che dia il numero delle persone fruenti tali doni da quello pubblicato da Kuang-hi nel 1657. Kien-lung (1785) ordinava, che tutti i supplicanti, la cui età oltrepassasse i 60 anni, ricevessero 5 staia di riso e una pezza di tela di lino; quelli oltre gli 80, 10 staia di riso e due pezze di tela di lino; quelli oltre i 90, 30 staia di riso e due pezze di seta comune; e quelli oltre i 100 anni, 50 staia di riso e due pezze di seta, una comune e l'altra fina. Egli volle che si numerassero tutti i vecchi che fossero alla testa di cinque generazioni, e si trovarono essere 192; e in segno di gratitudine verso il cielo, chiamò 3000 dei più vecchi in tutto l'impero a ricevere doni imperiali, i quali consistevano principalmente in borse ricamate ed altri ricordi, portanti inscritta la parola *Scian*, che significa *lunga vita.*

Le tavole statistiche di Kuang-hi indicano il numero di coloro che godevano del benefizio dell'editto; ma siccome gl'inscritti non hanno alcuna proporzione colla generale popolazione del paese o colla relativa estensione delle varie provincie, molte fortuite circostanze locali devono essere state cagione di quelle incongruità. Per esempio nelle adiacenti provincie di Kuang-tung e Kuang-se, la cui relativa popolazione sta in ragione di due ad

uno, i beneficati sono nella proporzione di 46 ad 1; e per rispetto all'età, mentre la proporzione di coloro che oltrepassano gli 80 anni è rappresentata come 19 ad 1; quelli oltre i 90, sono in ragione di poco più di 5 ad 1. In tutte queste materie la maggiore o minor cooperazione delle autorità locali è uno dei più importanti elementi a produrre un risultato. Ma è cosa inesplicabile che la provincia di Pe-tci-li, nella quale è situato Pekino; abbia ad offrire un numero in proporzione piccolo, specialmente quando si paragona coll'adiacente provincia di Sciantong. Huk-uang, con una popolazione di 26,250,000 ha 37,334 indigenti oltre i 70 anni, mentre Szut-sciuan, la cui popolazione è di 21,500,000 presenta solamente 176 persone in tale categoria. — Credo che vi sia più grande evidenza d'una eccessiva e sempre crescente popolazione, più e più severamente sofferente per inadeguati mezzi di sussistenza.

Benchè vi sieno annate in cui raccolti straordinari mettono i Cinesi iu grado di trasportar riso, nutrimento principale del popolo, da una provincia all'altra, qualche volta anche a straniere contrade, pure in quest'ultimi tempi le importazioni dall'estero sono state enormi; e la Cina ha posto a contribuzione la Cocincina, il Tonkino, le Filippine, Siam ed altri paesi, onde supplire al gran difetto di sussistenza. Ciò nonostante la fame ha fatto orribili stragi; e le provvigioni de' granai imperiali furono insufficienti a calmare i bisogni del pubblico. Vero è che la coltivazione è stata gravemente disturbata dalle intestine discordie; e che innondazioni, incendii, guerre civili ed altre accidentali cause transitorie, cagionarono molta distruzione; ma senza tener conto di questi disastri, porto opinione che l'aumento della popolazione sia maggiore di quello dei prodotti per alimentarla.

Emigrazione. — Il diluvio costante di emigrati che escono dalla Cina, e la niuna immigrazione, sono prova evidente dell'eccesso della popolazione; perchè, sebbene l'emigrazione si restringa quasi interamente a due provincie, Kuang-tong e Fu-kian, for-

manti insieme una popolazione da forse 34 a 35 milioni, sono inclinato a credere che un numero che più s'accosta ai 3, che ai 2 milioni di queste sole provincie sia stanziato in contrade straniere. Si calcola che 1,500,000 Cinesi almeno abbiano stanza nel Siam. Essi ingombrano tutte le isole dell'Arcipelago Indiano. In Giava ve ne sono 136 mila, come ci consta da un censo esatto. La Cocincina è piena di Cinesi. In questa nostra colonia (Hong-kong) di rado ci troviamo senza uno due o tre vascelli, trasportanti emigrati Cinesi alla California, e ad altre contrade. Numerosi stuoli vanno all'Australia, alle Filippine, alle isole di Sandwich, all'occidentale costa dell'America Centrale e Meridionale: alcuni si diriggono all'India Britannica. L'emigrazione alle Indie Occidentali Inglesi (Giamaica, Trinità, S. Vincenzo, ecc.) è stata considerevole e più grande ancora all'Avana, nell'isola di Cuba.

Si calcola, che gli arrivi annui a Singapore ascendano a 10,000 persone; e 2,000 solamente dicesi ritornino ogni anno alla Cina. E non solo v'è questa enorme emigrazione marittima, ma un considerevole efflusso terrestre di Cinesi verso Manciuria e verso il Tibet. Al che si può aggiungere che le vaste e fertili isole di Formosa e di Hainan sono state in gran parte usurpate agli aborigeni da successive incursioni di coloni Cinesi. Ora questi sono tutti maschi: non v'è una donna su 10,000 uomini; da qui forse il poco valore della fanciulla in Cina. Pure, questo perpetuo uscire di uomini non pare scemi in nessun conto il numero di quelli che si lasciano dietro. Pochi Cinesi lascian la patria senza un fermo propopsito di far ritorno alle religiose cerimonie nell'aula dei loro antenati, a recare sacrifizii alle tombe dei loro padri. Però è cosa dubbia se uno in dieci risaluti la terra natale. Le morti a cagione di malattie, di cattive disposizioni, di naufragi ed altri disastri ascendono a spaventose cifre fra gli emigranti.

Popolazione dei fiumi, pescagioni. — La moltitudine di gente che nella Cina trae la sussistenza dal pescare, prova non solo,

che la terra è coltivata al più alto grado possibile, ma che non basta a fornire il necessario ad una soprabbondante popolazione; imperocchè l'agricoltura venuta in grande onore nella Cina, viene immediatamente dopo il dotto e il letterato nella gerarchia sociale. Si è supposto che quasi un decimo della popolazione derivi i mezzi di sussistenza dalla pesca. Centinaia e migliaia di barche popolano l'intera costa della Cina, qualche volta lavorando in compagnie, qualche volta indipendenti ed isolate. Non vi è specie d'astuzia per la quale possa cogliersi un pesce che non sia messa in pratica con successo. Ogni varietà di reti, dalle più vaste ed abbraccianti la estenzione di miglia, fino alla più piccola, affidata ad un fanciullo. Si pesca di notte, si pesca di giorno; al chiaro di luna, al lume di torcie e in piena oscurità. Si pesca in barche d'ogni grandezza; si pesca da quelli che alla spiaggia del mare stanno fermi in sugli scogli, e da quelli che stanno assenti le settimane intere nel più tempestoso dei mari. Si pesca per mezzo di *Cormorani* specie di Smerghi, e per mezzo di altri diversi uccelli, che si tuffano nell'acqua dietro la preda. Si pesca con lenze, con nasse, e con ogni altro immaginabile artifizio. Non v'è fiume che non sia sbarrato con palaffitte, onde assistere il pescatore nelle sue arti; non lago o stagno che non sia popolato di pesci. Un pelaghetto ha quasi lo stesso valore d'un campo di fertile terreno. Allo spuntar del giorno vedi affollarsi in ogni città venditori di pesci vivi che portano la loro merce in secchie piene d'acqua, serbando il pesce che non possono vendere ad esser riposto nello stagno, o ad uso d'un altro giorno. E i laghi e gli stagni della Cina non solo forniscono abbondanti provvigioni di pesce, ma producono quantità considerevole di radici e di semi nutritivi che il popolo consuma in gran copia. Fra questi il saporito *arum*, la castagna acquatica (*scirpus tuberosus*) ed il loto (*nelumbium*) sono tra i più notevoli.

L'enorme quantità dei Cinesi che vivono solamente in barche sui fiumi, che vi son nati ed educati; che stringon matrimoni,

allevan le loro famiglie, e muoiono; che in una parola principiano a terminano la loro esistenza sopra l'acqua; che non han mai avuto nè desiderano altro ricovero che il tetto e che di rado camminano eccetto sul ponte o sulle tavole dei loro *sampani*, dimostra a che segno la terra sia popolata, e come sia inadeguata a mantenere la moltitudine che ingombra il suolo. Nella sola città di Cantòn si crede che 300,000 persone vivano sulla superficie del fiume. Le barche che in un'ampiezza talvolta di 20 o di 30, coprono le acque per più miglia. Ai bisogni di quelle genti provvedono venditori ambulanti che vanno e vengono per tutti i passi accessibili. Di così grande moltitudine parte dimora in barchette decorate, le quali servono a tutti gli usi di licenza o di feste; per teatri, concerti, banchetti, giuoco, lascivie, solinge o compagnevoli ricreazioni. Alcuni battelli adopransi a trasportar roba o passeggieri, e sono in continuo movimento. Altri stanno ancorati, ed i loro proprietarii in sulla riva prestan l'opera da servi o da lavoratori. Veramente le opere di costoro sono quasi così svariate come quelle della gente da terra.

L'immensa varietà delle barche che sorgono sulle acque cinesi, non è mai stata pienamente descritta. Alcune sono di enorme grandezza, e servono da magazzini di sale o di riso. Altre offrono tutti i comodi domestici, e adopransi a trasportare da un luogo all'altro intere famiglie con tutto il servidorame. Non poche, chiamate *centireme* dall'avere, come si crede, cento remiganti, trasportano con istraordinaria velocità le mercanzie di maggior valore dagli interni magazzini alle navi straniere nei porti. Tutte queste barche, dalle pesanti e sterminate *giunche*, che ci ricordano l'Arca di Noè, e che rappresentano le rozze e grossolane costruzioni delle più remote età, alle fragili tavole, sopra le quali un leproso solitario sta contemplando le scene della società, barche d'ogni forma e destinate ad ogni uso, offrono un incalcolabile aggregato di gente che può chiamarsi anfibia se non acquatica. Non solo terra ed acqua son

coperte di Cinesi, ma molti hanno stanza in isole artificiali che van galleggiando sui laghi, isole con giardini e case innalzate sopra travicelle, che gli occupanti han legate insieme, e sopra le quali coltivano l'occorrente pei bisogni giornalieri della vita. Essi hanno pollame ed erbaggi per la cucina, fiori per ornamento, mobili a comodo della vita o ad uso del culto.

Grande coltivazione del suolo. — In tutte le parti della Cina (s'intende sempre della *Cina propriamente detta*) alle quali ci è dato accesso, troviamo non solo che ogni piede di terreno atto a produr qualche cosa, è coltivato; ma stante il valor della terra e la soprabbondanza delle braccia, la coltivazione può chiamarsi da giardinieri anzi che da agricoltori.

Le pendici delle colline, nella loro naturale ripidezza sovente incoltivabili, per una successione di terrazze artificiali son fatte produttive. Ogni palmo di terra, fosse anche di pochi piedi di lunghezza e di larghezza, è messo a profitto; e non solamente il terreno è in tal modo apprezzato, ma ogni mezzo si adopera a raccogliere tutto ciò che può ridursi a concime. Vedi uomini in continuo moto e spazzar le vie d'ogni l'ordura. Le cloache son tolte in affitto da speculatori di sozzure umane. Sovente i luoghi più popolosi son fatti insalubri per i mezzi che s'impiegano onde impedire che si sperdano quei preziosi depositi. I campi nella Cina han quasi sempre larghi vasi di terra, da ricevere il tributo del paesano o del viaggiatore. Non potete entrare in alcuna delle loro grandi città senza incontrare torme d'uomini, di donne e di fanciulli che portano liquido concime ai campi e giardini vicini. Gli stimoli alla produzione sono adoprati colla più instancabile industria. In questa colonia di Hong-kong, io non esco quasi mai a cavallo senza vedere qualche picciol trattato di terreno o di fresco ridotto a coltura o in via d'essere coltivato. Attenzione al terreno, non solo per vederlo produttivo, ma il più produttivo che si possa, è massima inculcata siccome dovere politico e sociale. Uno dei più celebri savi della Cina, Yong-Sein, dice: « Non siavi palmo di

terreno incolto in campagna; non persona disoccupata in città ». E la quarta massima dell'editto sacro di Kang-hi, che deve esser letto per tutto l'impero, il giorno primo e quindicesimo d'ogni luna, in presenza di tutti i dignitari dello Stato, è concepita Abbia così: « l'agricoltura il primo posto, e la coltura del gelso, onde vi sia sufficiente provvista di nutrimento e di vesti ». Scin-Nung, nome d'uno dei più antichi e venerati imperatori della Cina, significa « Il divino agricoltore ».

Vitto. — I Cinesi poi non hanno pregiudizi in quanto al vitto; mangian ogni cosa e qualunque cosa da cui possano trarre nutrimento. Cani specialmente popanti, vendonsi abitualmente per vitto; ed io ho veduto nelle botteghe de' beccai grossi cani scorticati e sospesi colle loro viscere accanto a maiali ed a capre. Essi non rifiutano i sorci, nè la carne di scimmie e di serpenti. La lumaca di mare è un boccone aristocratico e una delicatura dispendiosa, nè manca mai, siccome gli edibili nidi d'uccelli, ai banchetti in cui si vogliono onorare gli ospiti. Anitrini e pulcini, non ancora usciti dal guscio, sono un piatto prediletto. Nè il vicino stato di putrefazione reca loro alcun disgusto. Non buttan via le ove putride; e il pesce è più grato quando ha un forte odore e sapore da dar più gusto al riso.

In quanto al nutrimento, il cibo cinese è per lo più duro, grossolano e di poca spesa. E così le bevande sono singolarmente economiche. L'ubbriachezza è vizio raro nella Cina. Di rado fan uso di liquori fermentati o bevande forti. Il *Thè* può dirsi la bevanda nazionale ed universale; e sebbene quello usato dal popolo minuto non costi più di 3 a 6 *pence* la libbra, comunemente usano un'infusione di foglie men costose, specialmente nei luoghi remoti dai distretti che producono il *Thè*.

Tanto nel mangiare quanto nel bere sono i Cinesi temperanti, e si contentano di due pasti al giorno, il riso della mattina intorno alle 10, e il riso della sera alle 5. La sola ripugnanza che ho notata in essi è di far uso del latte; pregiudizio strano specialmente considerando le influenze Tartare, che da lungo

tempo dominano nel paese. Però io non vidi nè intesi mai parlare di burro, di crema, di latte o siero, recato in tavola da alcuno nativo Cinese.

Mentre tanti elementi di vitalità sono in moto per la riproduzione e pel sostentamento della razza umana, non v'è forse altra parte della terra ove la morte mieta e distrugga tante vite, come nella Cina, cagionando vuoti che richiedono non poca cura a riempirli. Moltitudini periscono per assoluta mancanza di mezzi di sussistenza. Le innondazioni distruggono città e villaggi con tutti gli abitatori.

Facile cosa non sarebbe computare la mortalità, cagionata dai tifoni e dagli oragani che visitano le coste della Cina, per i quali barche e *giunche* periscono talvolta a centinaia ed a migliaia.

L'ultima guerra civile nella Cina deve aver cagionato la perdita di milioni di uomini. Il sagrifizio di vite per sole esecuzioni è spaventoso. Nel momento ch'io scrivo credesi, che da 400 a 500 vittime cadano giornalmente per mano del boia nella sola provincia di Kuan-tung. Non vi è rispetto per la vita, poichè essa esiste in superflua abbondanza. Un cadavere è cosa di sì poco momento, che talvolta non si crede che merti la spesa di rimoverlo dal sito ove imputridisce. Più volte io ho veduto cadaveri sotto le tavole di giuocatori. M'occorse ancora di passare sopra un corpo putrido in sulla soglia d'una porta. In molte parti della Cina sono torri di mattoni o di pietra, nelle quali bambini, specialmente del sesso femminile, vengon gittati dai loro parenti per un buco fatto espressamente.

Sono varie le opinioni intorno all'estensione dell'infanticidio nella Cina; ma che sia pratica comune non è da dubitarsi.

Non è cosa insolita, che si trasportino persone in istato di sfinimento ad una piccola distanza dalla città, e dando loro una scodella di riso, si lascin morire di fame quando la scarsa provvigione è esaurita!! La vita e la morte nella Cina più che in ogni altro paese sembrano in perpetuo moto. Le abitudini del

popolo, le sue tradizioni, i precetti dei Savii, tutto imprime un maraviglioso impulso alle inclinazioni generative. Una persona senza prole è riputata infelice, per non dire degradata.

Matrimonii. — Il matrimonio dei figliuoli è una delle grandi cure delle famiglie. Nelle alte classi della società, appena è nato un figlio, che la questione delle future sue nozze diviene argomento frequente di discussione. V'è un gran corpo di facitori di matrimonii di professione, il cui studio è d'incamminare tutte le disposizioni preliminari, assestare materie di doti, comporre differenze, riferire il pro e il contro intorno ai proposti legami.

Non essendovi onori ereditari nella Cina fuori di quelli che derivano da un illustre figlio al padre, all'avo ed all'intera linea degli antenati, i quali posson esser nobilitati dal genio letterario o marziale d'un discendente, le distinzioni di caste sono sconosciute; e un valente letterato anche della più bassa origine si giudicherebbe sposo conveniente per la più ricca e distinta donna del paese. Le leggi severe che proibiscono le nozze entro certi gradi di affinità (sebbene non le proibiscono colla sorella della defunta moglie), tendono a fare i matrimonii più prolifici, ed a produrre una più vigorosa razza di figliuoli. Così forti sono gli ostacoli al matrimonio fra consanguinei, che un uomo ed una donna dello stesso *Sing*, ossia nome di famiglia, non possono legalmente sposarsi. A soldati e a marinai non si vieta per niun conto il matrimonio per il gran numero di maschi che emigrano; per il maggior sagrifizio d'uomini nei varii casi della vita; e per essere questi in molte circostanze della vita disgiunti dal consorzio delle donne, mi figuro che sia grande sproporzione fra i sessi, la quale sproporzione tende naturalmente a fare che la donna sia meno apprezzata; ma in questo siccome ogni altro argomento d'inchiesta, mancano esatte statistiche. La proporzione dei non maritati ai maritati è (come dedur si potrebbe dalle fatte osservazioni) estremamente piccola. Promuovere matrimonii pare sia la sollecitudine d'ognuno. Ma-

trimonii e promesse occupano naturalmente l'attenzione dei giovani, ma non meno di quelli d'età media e dei vecchi. Un matrimonio è il grande avvenimento nella vita dell'uomo o della donna; e nella Cina è associato a trattative preliminari, a cerimonie nei diversi stadii delle trattative, a corrispondenze per iscritto, a visite, a protocolli e convenzioni, più che in ogni altra parte della terra.

II. APPENDICE ALLA LEZIONE VENTESIMA

DEL COMMERCIO DELLA CINA IN GENERALE, E DI QUELLO DEL THE E DELLA SETA IN PARTICOLARE, CON ALCUNI CENNI SULLE VARIE SPECIE DEL THE

Togliamo queste notizie da un'opera recente e pregevolissima del Lafond di Lurcy, viaggiatore e negoziante molto esperto in tutto ciò che riguarda la navigazione ed il commercio dei paesi remoti dell'Asia Orientale.

Les produits d'exportation de la Chine sont le *thé* et la *soie grège*; après quoi viennent d'autres produits moins importants pour nous, tels que les *soieries*, les *châles de soie*, *crêpes* et *foulard*, les *tissus de coton*, les *nankins*, la *rhubarde* et la *casse*, et quelques faibles parties de petits articles, de l'*étain* et *cuivre*; puis enfin les produits secondaires, les *épices*, l'*encre*, le *vermillon*, les *écailles*, quelques *bois de teinture*, des *porcelaines*, des *laques*, du *camphre*. Tous les marchandises solides et liquides se vendent au poids. On se sert des poids anglais et de ceux du pays. Les mesures de longueur sont le *covid* ou *cobre*. égal à 14,025 pouces anglais, et le *li*, égal à 1,397 pieds anglais et demi, ou 577 mètres, 716 millimètres.

D'après les tableaux du commerce anglais, l'importation du *thé* en Angleterre est évaluée pour les années 1837 à 1839, à

une moyenne de dix-neuf millions de kilogrammes, c'est-à-dire à près de la moitié de la quantité qui sort des ports Chinois, et celle de la *soie grège* à deux cent mille kilogrammes.

Dans les États-Unis, l'importation du *thè* s'est élevée, en 1833, à dix millions et demi pour leur seule consommation. L'excédant a été réexporté en Europe; le reste est consommé par la Russie, la France, et les autres états européens.

Le commerce des États-Unis peut s'évaluer à 34 millions de francs. Les Chinois leur fournissent tous les articles que j'ai cités plus haut.

Jusqu'ici la France a soldé ses achats en Chine plutôt en numéraire et à l'aide des métaux, qu'en marchandises. Des retours semblaient cependant facilités par des chargements de *sucre* et de *café* pris sur les places de la Malaisie, aux Philippines, dans la Cochinchine, à Java et Sumatra. Ces retours, qui sont avantageux surtout pour la Hollande et le nord de la Europe, pour Anvers et Hambourg, ne peuvent en général nous convenir, par suite de notre système colonial, et peut-être aussi par les difficultés que nous rencontrons dans le placement des marchandises de sortie de France. Notre fabrication de *sucre* indigène s'y oppose encore; il n'y à donc que le *café* qui nous convienne en partie. Quant au *thé*, il n'est pas devenu chez nous un objet de consommation assez générale, et nous sommes bien loin d'en faire l'usage qu'on en fait en Angleterre et en Amérique. Cependant la mode de cette boisson se répand de plus en plus parmi nous.

Le *thé* fut apporté en Europe par les Hollandais en 1602. D'abord on l'employa en France comme médicament, et ce n'est qu'à la fin du dix-huitième siècle qu'il fut introduit dans nos salons, qui commençaient à imiter les modes anglàises. L'interruption de notre commerce maritime, de 1790 à 1814, l'en bannit momentanément. Aujourd'hui, il n'est pas de salon qui soit dispensé d'en offrir.

Les différentes variétés de *thé* répandues dans la consomma-

tion sont fort nombreuses. On en compte plusieurs espèces, divisées en deux catégories: les *thé verts* (*thea viridis*), et les *thés noirs*, (*théa bohea*), que quelques personnes prétendent être fournis par deux arbustes bien distincts, mais qui, selon d'autres, et particulièrement Lettsom, proviennent du même arbre, soumis à une culture différente, tant par les soins qu'on lui donne que par la nature du sol dans lequel sa végétation s'opère.

Voici la description que donne de cet arbuste M. de Mirbel:

« La hauteur de l'arbuste varie de quatre à trente pieds; ses « tiges se divisent en un grand nombre de rameaux diffus; ses « feuilles sont d'un vert foncé, ovales-oblongues ou ovales-ellip- « tiques, dentelées vers le sommet, longues de deux a trois « pouces sur une largeur d'un pouce. Les fleurs, de couleur « blanche, ont à peu près un pouce de diamètre »....

M. Achille Richard s'exprime ainsi:

...... « Cette espèce de plante est un arbrisseau toujours « vert, communément de cinq à six pieds d'élévation, parce « qu'on le taille, ou même qu'on le recèpe fréquemment, pour « que ses feuilles acquièrent un plus grand développement; car « abandonné à lui-même, il peut s'élever à vingt-cinq ou trente « pieds de hauter; ses feuilles alternes sont elliptiques, aiguës, « dentées, luisantes, d'un vert assez intense; ses fleurs sont « blanches, solitaires, ou réunies en petit nombre a l'aiselle « des feuilles supérieures ».....

Sa racine est noire et à quelque ressemblance avec celle du pêcher; son écorce, mince, de couleur marron, est dure, et son odeur a quelque rapport avec celle du noisetier. Après avoir été rangé par M. de Jussieu dans la *famille des aurantiacées*, il a été tout récemment classé par M. de Candolle dans celle *des camelliées*, d'où il a été tiré par M. de Mirbel pour former la *famille des théacées*.

Cet arbuste a une ressemblance si frappante avec le *camellia sasanqua*, qu'on le distingue à peine l'un de l'autre, et ce n'est guère qu'à leur floraison qu'on peut les reconnaître.

Les arbres à *thé vert* n'atteignent pas un aussi grand développement, et on ne les laisse jamais arriver à une durée aussi longue que ceux qui fournissent le *thè noir*. On les renouvelle fréquemment.

Une autre différence résulte encore de la manière dont se récoltent les feuilles, et de la preparation qu'on leur fait subir.

Le *thè vert*, moins exposé que le *noir* à l'action du feu, conserve beaucoup mieux sa couleur primitive; il est exlusivement composé des parties herbacées de la feuille, et s'altère plus facilement par le temps et par l'humidité. Le *thé noir*, cueilli sur un arbre plus dévêloppé en raison de l'âge qu'on lui laisse atteindre et dont la feuille contient plus de nervures, est moins susceptible d'altération. Il est, pour cette raison, d'un prix moins élévé que le primier.

L'*arbre à thé* est indigène dans les pays du Haut-Assam, sur la frontière de la province chinoise de Yan-nan. Il réussit mieux sur le flanc des montagnes que dans la plaine.

On a pensé avec raison à l'acclimater sur les montagnes du cap de Bonne-Espérance, et l'on sait qu'il a pris un développement remarquable sur les hauteurs de Sainte-Hélène.

La cueillette des feuilles se fait en les détachant du rameau une à une avec le plus grand soin. La première a lieu au commencement d'avril; on choisit à cet effet le temps le plus sec, l'humidité étant préjudiciable à cette feuille. On commence par les arbres qui fournissent les *thés verts* et qui exigent des précautions toutes particulières; ceux qui fournissent le *thé noir*, ayant une végétation plus lente, ne sont dépouillés que quelque jours plus tard; puis cinq ou six semaines après, vers la fin de juin, on recommence une deuxième cueillettes ur les même arbres; ce sont ces diverses époques qui influent sur le dégré de qualité et de finesse qu'on reconnait dans les différentes espèces de *thé*. Le plus ou moins de perfection apporté dans la torréfaction influe également sur ces qualités.

Le *thé noir* n'exige pas des préparations aussi minutieuses

que le *vert*. On expose ses feuilles à l'humidité assez de temps pour y exciter une fermentation légère, elles prennent une couleur de brun noirâtre, puis on les fait sécher sur des plaques dont la chaleur est entretenue par un feu modéré; tandis que la préparation des *thés verts*, pour lesquels cette fermentation doit être soigneusement évitée, exige une patiente et laborieuse sollicitude.

La préparation du *thé* a lieu dans une bassine de fonte. On y jette les feuilles en petites quantités, et un ouvrier les remue avec la main pour les empêcher de brûler; au moment où la chaleur commence à les crisper, on les enlève, on les étale sur une table, on les trie soit à la main, soit au moyen d'un tamis, et on en compose les diverses qualités, puis on les roule feuille par feuille.

Dans les exportations de *thé*, la proportion entre les deux qualités de *vert* et de *noir* est de un à cinq.

On a prétendu, mais à tort, qu'il existait des fabriques de *thé factice*. De fraudes commises pour tirer parti de cette marchandise, lors même qu'elle est avariée, ou lorsque les demandes dépassent les quantités récoltées, ont suffi pour faire naître cette opinion. Il est vrai cependant que l'on mêle à ces *thés* dénaturés des feuilles de fougères desséchées, ou bien les jeunes feuilles du *camellia susanqua* ou de l'*olea frugrans*, (olivier odorant), appelé en Chine *lanhoa*. Voici, du reste, ce que j'ai appris du père Lamyot, qui m'a donné à cet égard des détails très-circonstanciés.

Lorsque la feuille du *thé* est altérée par des pluies trops abondantes, survenues au moment où elle doit être cueillie, elle manque de la coloration que donne une parfaite maturité, et l'on a recours alors à une préparation factice et à des drogues pour la lui donner.

On fait sécher les feuilles dans des paniers dont le fond est perforé comme un tamis, et que l'on place sur des fourneaux allumés; de là, elles passent dans la bassine, où l'ouvrier qui

les remue, les saupoudre avec une substance appelée *turmérique*, qui leur communique une teinte jaunâtre. Lorsqu'on veut que cette teinte soit verte, on se sert de prussiate de fer et de sulfate de chaux. Des femmes et des enfants trient ensuite ces feuilles, et le font passer dans deux tamis, l'un très-fin, pour en distraire le résidu des matières qui ont servi à la coloration, l'autre plus gros, pour séparer les feuilles elles-mêmes, et en former des lots de diverses qualités. Celles qui passent à travers ce deuxième tamis forment le *thé* appelé *hyson-skin;* les feuilles les plus grosses se vendent sous le nom de *young-hyson*. Une autre fraude est celle par laquelle on colore en vert du *thé noir* au moyen du curcuma.

Il est certain que l'on aperçoit assez souvent une substance hétérogène dans quelques espèces de *thè vert*, que l'on s'est plaint avec raison de l'action de ces *thés* sur le système nerveux, ce qui proviendrait des drogues avec lesquelles on les falsifie, et que le Chinois ne font pas, en général, usage du *thé* qu'ils préparent pour l'exportation.

C'est la province du Tché-kiang qui fournit le *thé vert* qu'on récolte en plus grande abondance encore dans le Kiang-nau et le Kiang-si, entre le 30e et le 31e degré de latitude Nord.

On en distingue sept sortes, le *thé hyson:* le *hyson-skin*, le *twankey* ou *song-lo*, le *young-hyson*, le *hyson-chulan*, l'*impérial* et le *gun-powder* ou *poudre à canon*.

Le nom de *hyson* ou printemps florissant indique que la feuille est cueillie au commencement de cette saison. Cette feuille doit être large, d'un vert grisâtre; son parfum est suave, légèrement aromatique, d'une saveur un peu âpre, mais agréable. Le *hyson-skin*, composé des feuilles du second choix, est d'une qualité inferieure.

Ces deux espèces de *thé* s'emballent dans de petits cubes de bois blanc qu'on nomme quarts et qui pèsent de 38 à 40 kilogrammes.

Le *twankey* offre quelque ressemblance avec le *hyson-skin*,

sur lequel il a une légère supériorité; sa feuille est d'un vert jaunâtre assez égal. Sa saveur a de l'âpreté. On le mélange d'ordinaire avec les *thés* de premier choix. Il forme ainsi une partie importante des importations de l'Angleterre et de l'Amerique, où on l'expédie en caisses carrées de 45 à 48 kilogrammes.

Le *young-hyson*, qui se composait autrefois des feuilles les plus tendres de l'arbuste, recueillies avant la saison de pluies, et appelées, pour cette raison, *yu-tsien*, est d'un vert jaunâtre; il a peu de parfum. Les nombreuses demandes qu'en ont fait les Américains, ont engagé les Chinois à en altérer la qualité. Ils le mélangent frauduleusement avec d'autres *thés*, après avoir eu toutefois la précaution de couper leur feuilles de la même dimension. Les caisses qui le renferment sont de la forme de celles du *thés hyson*.

Le *hyson-chulan* n'est autre que le *hyson*, dans lequel on fait entrer les fleurs de l'olivier odorant (*Olea frangrans*), qui lui communiquent un parfum agréable. Les caisses de ce *thé* pèsent ordinairement de 8 à 20 kilogrammes.

Le *thé impérial* ou *perlé* s'importe en caisses cubiques de 8, 34 ou 50 kilogrammes. Sa couleur est d'un vert argents et sa saveur moins âpre que celle du *hyson*. On en fait encore de petites caisses de 2 ou 3 kilogrammes, appelées *cunistères*.

Enfin, la poudre à canon est composée des feuilles les plus jeunes et le plus délicates, triées avec le plus grand soin, et roulées en petits grains, d'un vert argenté presque noirâtre. Le parfum en est légèrement ambré, et la saveur encore plus douce que celle du *thé perlé*.

Les *thés noirs* se récoltent dans la province de Fo-Kien, placée entre le 27e et le 28e degrés de latitude nord; on en connaît huit sortes:

Le *pekao*, l'*orange-pekao*, le *bohé*, le *camphou*, *le souchong*, le *pouchong*, l'*ankay* et le *sonchay*.

Le *thé pekao*, *pak-ko* (*duvet blanc*), est recueilli au printemps, au moment où les bourgeons commencent à s'ouvrir.

Ceux que recouvre un léger duvet, soyeux et blanchâtre, fournissent le *pekao* à pointes blanches ou fleur de thé le plus estimé. L'arbuste ne le produit ainsi que jusqu'à l'âge de six ans. Ce thé a une odeur douce, aromatique et tenant un peu de la rose. Il est importé en caisses du poids de 2 à 45 kilogrammes. Quelquefois on le met dans de petites boites peintes et vernies.

Le *thé orange-pekao*, connu depuis peu d'années en France, n'est composé que de débris du *pekao* mélangé avec d'autres *thés noirs*. Sa couleur est la même; mais son parfum est beaucoup moins agréable. Il s'expedies en caisses de 30 kilogrammes

Le *thé bohé* ou *bohéa*, appelé aussi par les Chinois *ta-tcha* (*gros hté*), est composé d'un mélange des feuilles de toute espèce, quelquefois même étrangères au *thé*. C'est l'espèce la plus inférieure. On mélange ces feuilles dans des paniers de bambou qui en contiennent jusqu'à 60 kilogrammes. On les foulent et on les déposent dans des magasins où elles subissent une sorte de fermentation qui communique aux feuilles étrangères l'odeur du *thé*. La couleur n'en peut être uniforme, et l'on y remarque beaucoup des feuilles vertes; ces feuilles sont peu roulées, beaucoup sont brisées; leur parfum a quelque chose de celui de l'herbe sèche; aussi ce thé est-il peu estimé. On l'expédie en boîtes cubiques de 50 kilogrammes.

Le *thé campou*, composé du premier choix des feuilles du *bohéa*, lui est préféré; sa couleur est plus uniformément brune; ses feuilles, mieux roulées et plus longues, sont plus aromatisées. Les caisses qui le renferment sont aussi du poids de 48 à 50 kilogrammes.

Le *souchong* est composé des feuilles dont la végétation s'est développée dans l'intervalles qui s'est écoulé entre la première et la seconde cueillette. On apporte dans sa préparation une attention particulière. Sa couleur est d'un brun noirâtre, légèrement nuancé de violet. Ses feuilles sont larges; son odeur suave a quelque analogie avec celle de nos meilleur melons. Il s'exporte en caisses carrées de 10 à 50, ou de 25 jusqu'à

90 kilogrammes. — Le *pouchong*, choisi feuille à feuille dans le *souchong*, est le *thé* le plus estimé par les Chinois. On apporte dans ce choix une telle attention, qu'à peine sur une partie de 200 livres de *souchong* en retire-t-on une de *pouchong*. Ce *thé* arrive à Canton par petit lots et en paquets de 4 à 8 onces, soigneusement rangés dans des boîtes vernies. Sa couleur est d'un brun verdâtre, et son parfum tient un peu de l'ambre. Le commerce reconnaît encore une espèce de *thé pouchong* à feuilles plus petites, noirâtres et plus frisées; quoique ce *thé* ait plus d'arome que le vrai *pouchong*, on l'estime moins parce qu'on le présume fraudé. Les *thés pouchong* s'exportent en caisses du poids de trente à quarante kilogrammes; quelquefois dans des boîtes ornées de peintures et vernies du poids de dix kilogrammes.

Le *thé ankay* a de l'analogie avec le *souchong*. Sa couleur est plus verte et son parfum plus saisissant.

Il en est de même du *thé souchay*, qu'on rencontre rarement en Europe et dont les feuilles sont roulées en forme sphérique et mêlées ordinairement à des fleurs du *koueï-hrau*, arbuste qui ressemble beaucoup au poirier.

Il existe encore quelques autres qualités sous la dénomination de *thés rares*, de *thés* en boules, en gerbes, en tresses, etc., qui ne sont en réalité que les *thés* dont nous venons de parler, e dont le charlatanisme tire parti. Ces *thés*, soigneusement envoloppés dans des feuilles de papier et déposés dans des boîtes élégantes, sont, en raison de ces accessoires, vendus très-cher, et en géneral ne valent pas le prix qu'on en demande.

Voici un aperçu des exportations que la Chine a faites, en 1838, de ses *thés*, avec les principaux états de l'Europe:

Angleterre	14,672,000	kil.
États-Unis	7,207,000	»
Russie	7,566,000	»
Hollande	450,000	»
Hambourg	800,000	»
	30,695,000	»

Riporto	30,695,000	kil.
Brême	215,000	«
France	113,000	«
Denemarck	65.000	«
Autriche et Italie	16.000	«
Belgique	70,000	«
Prusse	15,000	«
Brésil	100,000	«
	31,289,000	kil.

Importations auxquelles on doit joindre les quantités qui s'expédient aux Philippines, au Tonkin, à la Cochinchine, à Siam et dans toute l'Asie centrale, pour se faire une idée juste de leur importance et du poids dont elles pèsent dans la balance du commerce.

THÉ EXPORTÉ DE CHINE EN ANGLETERRE.

De juin	1848	à juin	1849	—	kil.	21,485,110
—	1849	—	1850	—	«	24.552,255
—	1850	—	1851	—	«	29,129,100
—	1851	—	1852	—	«	29 637,335
—	1852	—	1853	—	«	33.172.230
—	1853	—	1854	—	«	36,133,135
—	1854	—	1855	—	«	39,361,505
—	1855	—	1856	—	«	41,420,925

Ainsi, dans l'espace de sept année, la quantité de *thé* exportée de la Chine en Angleterre a presque doublè.

Le tableau des importations en Amérique accuse un accroissement plus considérable encore.

THÉ EXPORTÉ DE CHINE AUX ÉTATS-UNIS.

De juin	1848	à juin	1849	—	kil.	8,222,760
—	1849	—	1850	—	«	8.899,435
—	1850	—	1851	—	«	13,058,506
—	1851	—	1852	—	«	15,622,014
—	1852	—	1853	—	«	18,643,170
—	1853	—	1854	—	«	12.679,485
—	1854	—	1855	—	«	14,339,325
—	1855	—	1856	—	«	18,311,930

Ces deux relevés montrent que l'introduction totale du *thé* en Angleterre et aux États-Unis s'est élevée de 29,707 870 kil. en 1848, et au chiffre de 59,732,855 kil., en 1856, d'où il suit que, dans l'année 1856 l'Angleterre a dû payer à la Chine deux fois autant de *thé* qu'en 1848.

Ce commerce se fait, de la part des Chinois, avec la plus grande loyauté. Les caisses sont livrées toutes cachetées aux Européens par les marchands hongs, qui ne font aucune difficulté de les reprendre lorsqu'elles ne convennient pas ou lorsqu'elles sont avariées, même après un certain temps écoulé. Cependant de grandes fraudes ont été commises. J'ai connu un capitaine portugais, qui avait reçu à Macao 400,000 quintaux de soi-disant *thé*; la superficie était du *thé noir*, le reste se composait de copeaux et de son. Il ne reconnut la fraude qu'à son arrivée à Lisbonne, la fit constater, mais lors de son retour à Macao, son vendeur n'y était plus.

Si l'Europe est tributaire de la Chine pour la feuille du *thé*, celle-ci, de son côté, lui achète *l'opium* au prix de sacrifices ènormes, à des sommes immenses, et les Anglais ont réussi à s'emparer exclusivemente de ce commerce.

SOIE EXPORTÉ DE CHINE EN ANGLETERRE.

Du 30 juin	1848	au 30 juin	1849	bal.	17,228
—	1849	—	1850	»	16,134
—	1850	—	1851	»	22,143
—	1851	—	1852	»	23,040
—	1852	—	1853	»	25,571
—	1853	—	1854	»	61,940
—	1854	—	1855	»	51,486
—	1855	—	1856	»	54,489

Ainsi de 1849 à 1856, la quantité de balles de *soie* reçues par l'Angleterre s'était plus que triplée. En somme, la valeur réelle des importations, de la Chine en Angleterre et aux État-Unis, pendant l'anné 1855-1856, peut être estimé à 275 millions de francs, soit, déduction faite d'environ 20 0[0 pour le fret et les autres frais accessoires, à une somme nette de 220 millions de francs.

Voyons maintenant si l'Angleterre trouve dans son commerce direct avec la Chine les moyens de compenser la charge de ces importations croissantes.

D'après les relevés officiels, les importations en produits manufacturés anglais en Chine se sont élevées pour l'année commerciale.

1852	Fr.	62,825,000
1853	»	43,725,000
1854	»	25,000,000
1855	»	31,925,000

Il y a donc déjà une décroissance sensible depuis 1852.

Les échanges entre la Chine et l'Inde, si l'on en juge par les exportations du Bengale, sont évalués pour l'année commerciale :

1853	à la somme	de	Fr.	95,750,000
1854	—	—	»	81,775,000
1855	—	—	»	82,650,000
1856	—	—	»	82,100,000

Ainsi, tandis que depuis plusieurs années les importations de la Chine en Angleterre augmentent rapidement, les exportations de l'Angleterre en Chine accusent plutôt une tendance à décroître. Ce fait seul suffit à expliquer comment les exportations d'argent de Southampton pour la Chine et l'Inde se sont élevées :

En	1852	à une valeur	de	Fr.	61,090,000
—	1853	—	—	»	77,925,000
—	1854	—	—	»	77,400,000
—	1855	—	—	»	151,650,000

On comprend que, dans l'année 1856, elles puissent dépasser 250 millions de francs, comme cela est très-probable. Il est presque inutile de mentionner les autres causes secondaires d'un si grand mouvement, telles que les entreprises des chemins de fer, qui appellent dans l'Inde les capitaux anglais, et l'excès toujours croissant des importations de l'Inde en Angleterre sur les exportations de l'Angleterre dans l'Inde.

LEZIONE XXI.

GIAPPONE.

Le isole del Giappone sono le più orientali che, in rispetto dell'Europa, si possono considerare nel globo terraqueo, situate nell'ultimo termine dell'Asia, tra la Linea equinoziale e il Polo artico, ne' 30 e infino ai 50 gradi per latitudine, e la longitudine di esse fra il meridiano 147 e il 165, poco più o poco meno all'oriente del normale dell'isola del Ferro.

La maggiore di tutte quelle isole (Nifon) ha di lunghezza 750 miglia, e di larghezza 180; dicono essere divisa in 53 regioni, ossieno signorie; e l'altre due isole (Sikof e Kiusiu) contengono 11 di queste signorie, che in tutto fanno 64: ripiene tutte di grandissime città, e d'inumerabile popolo. Poi, al nord di Nifon, è l'isola d'Jeso, grande e triangolare, ma poco popolata, e al nord di Jeso distendesi la stretta e lunghissima Tarakaï, isola a metà posseduta dal Giappone e dalla Russia. — Nifon è paese piacevole alla vista, assai fertile di riso e di grano, e d'ogni altra sorta di biade, legumi e frutta proprie di que' paesi, e de' nostri ancora, in particolare agrumi, come sarebbe a dire arance, delle quali ve ne sono di quelle che si mangiano colla buccia, e le chiamano *cunebos*. Ve ne sono di un' altra sorta ancora tanto piccoline, che se ne può fare un boccone, come si fa della ciliege. Vi sono ancora de' limoncini i quali si mangiano colla buccia, e canditi sono preziosissimi. Vi sono delle pere quasi tutte d'una specie assai buona, e molto grosse, e sugose con una buccia sottilissima, che a gran pena si possono mondare, ed acconcie in conserva con zucchero sono molto buone. Evvi delle pesche e delle albicocche assai, e dei

poponi che hanno il seme come i nostri, ed in tutto il restante sono dissimilissimi, tanto nella forma come nella buccia, sapore e qualità, e si possono quasi mondarli, perchè la scorza è tanto sottile, che si leva come quella d'una cipolla, e quando sono ben maturi screpolano. I Giapponesi, in cambio di tagliarli per lo lungo a fette, li taglino pel traverso a ruotali, come noi si fa de' cetrioli, ed in quella maniera se li mangiano col seme, e col fiore, che ha un agretto, che avviva tutto il resto del popone per sè stesse scipito e di nessun sapore.

Vi si trovano ancora de' cocomeri, de' cetrioli, ed altre sorta di frutta, che mangiano più volentieri acerbe che mature, e molti usano condirle col sale a quel modo verdi, che durano per tutto l'anno, come facciamo nei delle ulive. Vi sono tutte le sorta d'erbaggi, specialmente rape e radici di tanta maravigliosa grossezza, che tre o quattro di esse a gran pena le può portare un uomo; non sono rare quelle grosse quanto la coscia d'uomo; hanno sapore molto dolce e tenero, e ne fanno insalate tritandole per lo lungo minutamente, che sono molto gustevoli: delle foglie se ne servono tutto l'anno seccandole, e mettendole nel sale, ed in particole l'inverno ne fanno con esse le minestre, mescolandole con tutte le altre sorta d'erbe, che pure seccano e salano. Con queste i Giapponesi condiscono il pesce; comune ed ordinario nutrimento delle popolazioni littoranee di quelle isole; del quale ne hanno tanta quantità, che non vale quasi niente, ed il modo più ordinario di mangiarlo è a quel modo crudo, passato prima per aceto bollente. Hanno certi pesci grossi molto, di color sanguigni, e propri per quella vivanda, la quale è cagione che in questi paesi vi sieno molti infetti del male della lebbra.

Di questo pesce ne fanno ancora molte altre sorta di vivande, le quali assaporano con una certa lor salsa, che chiamano *missol*, fatta d'una sorta di fagiuoli, de' quali abbondano; che, cotti e pesti, son mescolati conun po' di riso, poi lasciati stare in una bigoncia ammassati, così inforzano e quasi infradiciano, e

diventano di sapore come il fermento, ma molto più acuto e piccante; col quale, usandone un poco per volta, danno il sapore alle loro vivande, che così acconcie chiamano *sciro*, e noi diremmo intingolo. – Fanno le loro vivande, come s'è detto di erbaggi, di frutta, di pesce tutto mescolato insieme, e ancora alle volte con qualche carne salvatica. Il tutto poi mangiano con riso, che serve loro in luogo di pane; il quale cuocono semplicemente nell' acqua, e poi messo in certe scodelle di legno inverniciate di rosso, pulitamente, e senza toccar niente colle mani, mangiano il tutto: imperciocchè si servono di due fuscellini fatti in forma rotonda e spuntati, lunghi un palmo e grossi quanto una penna da scrivere, fatti di legno o d'oro, e questi chiamano *fasce*; i quali adoperano, pigliandoli nelle mani, tra le due dita pollice e indice, posando e fermando prima l'uno di detti fuscellini sopra l'estremità del dito pollice o del medio, e l'altro fuscello preso colle due dita suddette e dimenandolo, s'aggiustano insieme le punte d'ambedue, colle quali pigliano ogni cosa, per piccola che sia, molto pulitamente e senza imbrattarsi le mani, e però non usano tovaglie, nè tovagliuoli, e nè manco coltelli, perchè tutto viene in tavola tagliato minutamente e portato su certe tavole quadre e inverniciate, nelle quali mettono i piatti, e le scodelle piene di vivande e di riso; del quale, per essere molti gli usi a' quali serve, così nel Giappone come anche nella Cina, ne darò qualche ragguaglio particolare.

Il riso, quando è crudo lo chiamano *come*, e quando è cotto *mesci:* di questo ne fanno licore in abbondanza, mettendolo a cuocere in una caldaia, e mescolandolo con fior di cenere dopo che è cotto, e lasciandolo poi stare fin che non è fermentato. A questo, che è del tutto la minor parte, aggiungono altra quantità di riso cotto nel medesimo modo, ma senza cenere, e senza essere fermentato, e tutto insieme rimescolando, lo mettono in un vaso con dell'acqua, dove ribolle da per se stesso alcuni giorni, e poi lo colano con certi sacchetti simili alle stamigne, come fra noi si cola il vin bianco; ed in questo modo fanno una specie

di *birra*, gagliarda e assai gustevole; alla quale, per dare maggior sapore, aggiungono ancora una sorta d' erba di gran virtù; ma questa non è comune a tutti, e solo s' usa per la birra de' ricchi, che tengonla segreta. Ell' è così fumosa, che ubriaca, ed ha la proprietà di conservare il licore lungamente. Molti fanno ancora stillare questa decozione per lambicco, e quel che n' esce, serve di bibita molto buona e potente come l' acquavite. Di questo licore, scaldato prima al fuoco finchè sia tepido, danno a bere nelle loro visite agli amici, dandone un bicchiere per ciascheduno, e facendosi i brindisi scambievolmente l' uno all' altro, cominciando il padrone di casa sempre dal più onorevole forestiero, che lo venga a visitare, avendo in ciò grandissima avvertenza. Bevono sempre il licore caldo si di state come di verno, sorbendolo a centellini, ed assaporandolo, col quale s' inebriano, e rallegrano amichevolmente.

Oltre a tutte le sopradette cose hanno de' buoi e delle vitelle, delle quali si servono a portar some, e pochissimo per cibo; e ciò per una certa loro vana superstizione: e nemeno i Giapponesi bevono il loro latte, evendolo non meno contro a stomaco, che noi avremmo il bere il sangue. — Vi sono nel Giappone molte galline, come le nostre a vilissimo prezzo, porci e domestici e salvatici, ed il maggior cignale che vi si trovi non vale più d' uno scudo: nè tanto vale un capriuolo, ma nè l' uno nè l' altro sono troppo buoni a mangiare; forse perchè non sanno i Giapponesi accomodar quella sorta di carne nel modo che si fa tra noi. Vi sono tordi e fagiani, che per la viltà del prezzo non parevano tali, quali paiono qui tra di noi, che non se ne vede se non di rado, e pochi e cari; e quivi spesso, abbondantemente, e quasi senza prezzo; hanno delle tortore di squisita bontà, come le nostre, e d' un' altra sorta ancora con le penne gialle, ma non sono così buone, avendo la carne di sapore alquanto amarognolo; e tanto questa, quanto l' altra specie, l' ammazzano i Giapponesi coll' archibuggio, tirando loro con una palla sola, sforzandosi di parere con ciò bravi tiratori.

Sono nel Giappone ricchissime miniere d'argento; del qual metallo, i Giapponesi non fanno moneta coniata, ma spendonlo a quel modo sodo e tagliato in pezzetti, per aggiustare il prezzo alle cose, che si comprano. Si pesa con certe bilancie, fatte alla maniera d'una staderina, che sempre portano a cintola, o in tasca: benchè nei paesi più poveri di quelle isole, usano per minor moneta certi quarteroli di rame coniati e bucati nel mezzo, che chiamano *casce*; i quali, per ispendere con facilità e comodo, li portano infilzati in una cordicella; e ne danno 10 per un pezzo d'argento del peso d'un *conderino*, de' quali ne vanno 10 per un *inaes*, e 10 *maes*, fanno un *fael*, che corrisponde a peso e valore di 11 *reali* di Spagna, o vogliono dire uno scudo di moneta nostra o poco più. Questo modo di contare serve loro ancora nelle misure, dividendo quelle in *casce*, *conderini*, *maes* e *fael*, come se noi dicessimo grani, denari, oncie e libbre.

In quelle isole del Giappone si potrebbe passare la vita commodamente, e con pochissima spesa; perchè quelli che sono padroni di 1000 scudi, stanno meglio, che non istarebbe altri in questi nostri paesi, che ne possedessero 10 mila. E se quelle terre fossero coltivate d'ulivi, de' quali i Missionarii, dopo la scoperta ne introdussero alcuni, che si vede che vi farebbero bene, e fossero ancora coltivate di viti, che i Giapponesi tengono solamente nelle pergole per delizia, sarebbero molto abbondanti d'ogni bene. Ma quella nazione dedita tutta alla milizia, ed a guerreggiare continuamente, lascia ogni sorta di coltivazione, e solo si provvede del riso, che è il suo mantenimento, come tra noi il grano; del quale ne raccolgono essi ancora, e ne fanno farina con certe piccole ruote, che loro stessi girano con una mano: ma non usano di farne pane, mangiando la farina in focaccie cotte tra le bragie, e ancora in altri diversi modi, ma tutti inferiori al pane; e la maggior parte la mandano nella città di Manila all'isole Filippine, dove abitano gli Spagnuoli.

Ma è tempo ormai di por fine dal parlare di simili cose, e passare a dire, come da quel paese ad altri si fanno molto buoni negozi, con tutto che siavi carestia grandissima di vascelli, adatti a far viaggi lunghi; benchè i Giapponesi li facciano in ogni modo, ma con molto rischio, andando alle isole Filippine, antidette, dove portano farine di grano ed altre sorta di vettovaglie, e mercanzie diverse con guadagno del 60 e più per °/₀, in capo a 7 o 8 mesi. Vanno ancora nei porti della Cocincina con certe monete di rame, che chiamano *casce*, le quali (essendo bucate nel mezzo) portano in filze di centinaia e migliaia, annoverate per più speditamente poterle contare ne' loro pagamenti; e con esse comprano gran quantità di legno *aloè*, che i Giapponesi chiamano *giacò* e i Portoghesi *aqhila*, e se ne servono continuamente in far profumi e altri medicamenti, come noi; ma molto più per abbruciare con esso i corpi morti degli uomini nobili e ricchi. Quel legno *aloè*, ancorchè si trovi nei fiumi della costa di Cocincina, portato dalla corrente di quelle acque da luoghi e regni lontanissimi, nondimeno nessuno sa dar ragguaglio che sorta d'albero sia, nè dove cresca.

Navigano ancora infino al regno di Siam, ed in quello di Patane, nella costa di qua da Malacca, e ancora vanno a Cambogia nella medesima costa, donde recano certo legno, come quello che noi si chiama *verzino* e loro l'addimandano *suò*, e tra Portoghesi vien detto *sapan*, il quale serve per tingere in rosso. Dal paese di Ciamba ne portano il *calambà*, legno tanto prezioso e tanto stimato in tutte l'Indie da tutte le nazioni, sopra tutti gli odori che s'abbrucino, chiamato dai Giapponesi *sciratago*. E con tutto che qui fra noi non sia conosciuto, nondimeno tra Portoghesi è tenuto in gran conto. — Da' luoghi di Patane e di Siam recano assai di quelle pelli di pesce, che noi chiamiamo di *sagri* ed essi *same*, delle quali fanno guaine alle loro armi, ed altre manifatture curiose, siccome facciamo noi. Ne cavano grandissimo numero di pelli di *capriuoli*, e di capre salvatiche, le quali acconciano curiosamente con dipingervi so-

pra certi lavori di vari disegni d'animali, e altre artificiose e fantastiche invenzioni di disegni, che fanno con fumo di paglia di riso, che dà il colore a tutta la pelle, eccetto che a quella parte, che vien coperta dalla forma dei lavori; i quali restano impressi e delineati nel bianco della pelle, che non è affumicata per difesa della forma dei lavori. Con queste pelli se ne fanno vestiti alla loro usanza, e ancora selle da cavalli molto vaghe e vistose; e gli Spagnuoli se ne servono per fare colletti molto belli e leggiadri. — Quanto alle armi, questa nazione ne abbonda forse più che altra dell'Asia orientale, e di tutte le sorta, tanto offensive, che difensive, e infra di loro hanno scuole dove insegnano a maneggiarle. I Giapponesi ne fanno commercio colle genti delle marine Asiatiche, scambiandole con cuoia di Cervio, delle quali ve ne sono infinite, e ancora con mele d'Api, di cui pure abbondano que' barbari; quivi tanto gli uomini, quanto le donne vanno tutti nudi, e sono di persona e statura molto bella; ma poco o niente civili in riguardo a' loro vicini co' quali hanno commercio; ed in particolare co' Cinesi della costa, dove nasce la canfora, da' quali distano 25 o 30 miglia. Facendo gran maraviglia il vedere come tanti popoli convicini alla Cina mantengansi nella barbarie ed inciviltà, avendo pratica e commercio con popoli tanto civili, ed intendenti come sono i Cinesi e Giapponesi, che giornalmente trattano, veggono, e conversano insieme. Essendo cosa assai ordinaria, che in una medesima terra, o provincia spesso si veggano due sorta di uomini, differenti in costumi ed in fattezze; che l'una sarà civile, e barbara l'altra; quelli di preferenza ben formati e belli, quest'altri deformi e brutti.

Ma che che si sia di que' barbari, lasciamogli un poco e ritorniamo a parlare dei popoli del Giappone, de' quali resta ancora a dire del modo, col quale scrivono, per rappresentare il quale usano lettere e caratteri propri. Intendono ancora i libri cinesi, ne' quali sono scritte le loro leggi e l'altre scienze,

ed eziandio la Teologia delle loro superstizioni, in caratteri geroglifici comuni ad intendersi così a loro com' a quegli ancora, che sono differentissimi nel parlare; chè questo non importa, nominando ciascuno nella loro lingua quelle cose, che sono significate con que' geroglifici. Ma per scrivere famigliarmente e comunemente, le loro lettere e affari, hanno tre o quattro sorta d' alfabeti di 42 lettere l' uno; e quelle sono tutte sillabe eccetto le vocali, e quando scrivono fanno il verso per lo lungo del foglio: cominciando di sopra dalla mano dritta verso la manca, vengono in giù col verso fino alla fine di tutto il foglio, e poi tornando di sopra seguitano a scrivere quel che vogliono.

NOTA

Di alcune altre principalissime produzioni del Giappone, tratta dalla Enciclopedia del Negoziante edita in Venezia pei tipi dell'Antonelli nel 1842.

Piante di Spezierie. — Di queste piante, vegetano nelle isole del Giappone il *zenzero* ed il *pepe*. — Il *thè* verde è buono ma non ha le qualità di quello della Cina; il *thè bruno* o *nero* è poco pregiato.

Tabacco. — Il *tabacco* coltivato in parecchie provincie, riesce per tutto di ottima qualità. Da poi l' epoca de' Gesuiti se ne sparse l' uso generalmente nel Giappone.

Riso. — Fra le diverse speciè di *riso*, una ve ne ha di grano piccolissimo, molto bianco ed eccellente. Gli Olandesi ne esportano ogni anno certa quantità a Batavia.

Albero da carta. — È una specie di gelso chiamata *cadsi*, che coltivasi in molte provincie, ed in altre vegeta spontanea. E produce gran quantità di corteccia, colla quale si fa carta, ed anche corde, lucignoli, stoffe e più altre cose.

Albero di vernice. — Quest' albero, che non vegeta se non

nella parte australe della grand'isola di Nifon, produce la *vernice* più preziosa; la quale consiste in un succo molto bianco, che serve a fare una vernice bellissima, che i Giapponesi danno alle lor masserizie ai piatti ed altre stoviglie. Vegeta nel Giappone anche una specie d' albero dal quale ricavasi una *vernice* meno pregiata, la quale è una resina somigliante a quella che noi chiamiamo *sandracca*.

Albero della canfora. — È una specie di *lauro*, da cui traesi la canfora, mediante decozione delle sue radici e del suo legno, le une e l'altro tagliato in minuti pezzi. Questa *canfora* costa pocchissimo nel Giappone, ma è meno stimata di quella dell'isola di Borneo, che cola naturalmente dal tronco dell'albero detto propriamente *canfora* specialmente quando è vecchio.

Bàmbù. — È comunissimo al Giappone, e d' uso assai esteso in tutto l'oriente dell'Asia. Se ne fanno ogni sorta oggetti. Gli Olandesi ne esportano quantità immensa sotto il nome di *rotin*.

Abete. — L'*abete* e il *cipresso* sono i più comuni alberi dei boschi giapponesi. Quegli isolani costruiscono col legno di quegli alberi le loro case e le loro navi; ne fanno le loro più ordinarie mobilie, casse e scatole. Non è lecito ad alcuno tagliare un'*abete* od un *cipresso* senza licenza del magistrato.

Canapa e *cotone*. — I Giapponesi coltivano molta *canapa* e *cotone*. La prima di queste piante nasce allo stato selvatico, abbondantemente, nella maggior parte de' luoghi incolti, e si fanno del suo tiglio ogni sorta di tessuti fini e grossolani. E lo stesso è del *cotone*, il cui consumo, nel Giappone, si può dire prodigioso.

Seta. — Il Giappone somministra tanta *seta* quanto la Cina. Se ne esporta ogni anno dagli Olandesi, dai Russi e dagli Americani una notevole quantità anche maggiore di *filosella*; ma la massima parte di que' prodotti consumasi nel paese.

Gelsi. — I *gelsi* sono sparsi nella massima parte del Giappone, principalmente nelle provincie settentrionali, ove parec-

chie città e borghi sussistono quasi intieramente della cura de' filogelli e della fabbricazione dei tessuti di *seta*. Que' *gelsi* sono bellissimi e la lor foglia è più tenera è delicata di quella dei gelsi della Cina. Nulladimeno la seta giapponese non è di gran finezza.

Mineralogia: Oro. — Miniere d'*oro* si trovano in parecchie provincie del Giappone; ed il prodotto di esse costituisce una parte considerevole della rendita imperiale, che ne prende i due terzi. Se ne estrae pure dalle sabbie di certi fiumi e torrenti, lavandola, e un poco ne contiene sempre il rame. Le miniere di più pregiato *oro*, furono per lungo tempo quelle di *Sadu*, nella parte settentrionale di Nifon. Anch' oggi vi si raccoglie quantità di *polvere d'oro*.

Argento. — Perciò che riguarda all'*argento* non si conoscono in tutta l'Asia altre miniere fuor quelle del Giappone, vantate in tutti i rapporti de' viaggiatori: ma l'*argento* giapponese non è rinomato pel migliore del mondo. Trovansi miniere d'*argento* nella provincia di Bongo, ma Caltami, a borea, ne possiede di più ricche ancora.

Stagno. — La provincia di Bongo, produce un po' di *stagno*, così bianco e fino da non essere inferiore all'argento; ma i Giapponesi non ne fanno verun uso.

Piombo. — Il Kempfer, uno de' pochissimi europei che abbiano penetrato nel Giappone, non parla del *piombo;* ma il Caron assicura, non si sa però su quale autorità, che il Giappone ne produce molto.

Ferro. — Trovasi questo metallo in grande abbondanza sui confini delle tre provincie di Nincazaca, Bitsjù e Bisen. I Giapponesi lo affinano nei luoghi stessi donde lo cavano, e vendonlo caro quanto il rame. Gl'istrumenti di ferro costano molto nel Giappone, più di quelli di rame e anche di bronzo.

Rame. — Tutto il *rame* delle miniere si porta a Sakkai, una delle città imperiali; ed ivi si affina facendone cilindri della grossezza d'un dito, e del peso d'un *picol*. Queste verghe di

rame gli affinatori accomodano in casse, le quali comprano gli Olandesi in ragione di 12 a 15 *maas* le 120 libbre. — Vi ha anche un'altra specie di *rame* inferiore, in forma di schiacciate o di grandi masse piatte, che vendesi a miglior mercato.

Pietre fine e perle. — Ed oltre que' metalli, trovansi al Giappone *corniole*, *diaspri* ed *agate* di specie diverse; alcune azzurognole molto somiglianti agli *zaffiri*, nel mare dintorno all'isola di Si-koke, pescasi gran quantità di perle.

Industria e Commercio. — I Giapponesi son molto industriosi ed abili assai in parecchie arti. Fabbricano carta bellissima colla corteccia del *cadsi* (specie di gelso).

La cura de' bacchi da seta è più perfezionata nel Giappone che non nella Cina. — I Giapponesi hanno un metodo di preparare le pelli, ben superiore a quello che adoprasi in Francia ed in Inghilterra, ed infinitamente più economico. Non usano allume, ma una specie di sale amoniaco, che nel Giappone costa quasi niente. — I Giapponesi fanno armi di tempera straordinaria, finissime e di bella forma; ma le pagano carissime, e non si lagnano, mentre trovono ridicolo il prezzo esorbitante che gli Europei danno al diamante ed al rubino. — Sono ugualmente abilissimi nella fabbricazione delle stoffe, tanto di seta come di cotone, delle quali servonsi per vestire. — Fabbricano bella porcellana specialmente nel Figen, la maggiore delle nove provincie dell'isola più volte citata di Si-koke. La materia di cui quella porcellana componesi, è un'argilla biancastra, che trovasi in copia nelle montagne di quella provincia.

Un tempo i Giapponesi facevano un traffico grande, e le navi loro mercantili frequentavano i porti della Corea, della Cina, delle grandi isole della Oceania, passavano anche lo stretto di Malacca, e veleggiavano fino al Bengala; ma dopo la grande rivoluzione a cui, nel 1585, andò soggetto quello impero, quasi non costruisconsi più bastimenti nel Giappone, nè da guerra nè mercantili; e la nazione rimane pressochè isolata da tutta la terra. L'Editto del 1637 vieta ai Giapponesi di viaggiare al-

l'estero; non possono dedicarsi che alla navigazione de'loro mari, lungo le coste delle loro isole, ed è rarissimo che qualche *giunca* giapponese getti le ancore nei porti della Cina, delle Filippine.

Il porto di Nangasaki è il solo ancora accessibile a tre nazioni: la Coreana, la Cinese e l'Olandese; e nulladimeno il governo imperiale non ne permette lo ingresso che ad un numero determinato di navi: 10 *giunche* coreane e 10 cinesi, 4 bastimenti olandesi. — Ultimamente, le navi de'Russi, degl'Inglesi e degli Americani ottennero qualche magro privilegio commerciale dallo imperator giapponese, ma in che cosa veraconsista è ancora ignoto.

I principali articoli del commercio d' *importazione* sono le cotonine, le droghe di più generi, le spezierie e gli aromi, lo zucchero raffinato ed anche candito, il caffè, lo stagno, i gusci di tartaruga, le canne d'India, il legno di Sapan, il mercurio, i pani di piombo, le verghe di ferro, l'acciaio lavorato in coltellami, cisoie, ecc., le chincaglie, i vetrami e i cristallami, gli specchi, l'avorio, il sal borace, il muschio, lo zafferano. — Di contro ai quali articoli la *esportazione* volge specialmente sul rame, che supera in qualità quello d'Europa e d'America, sendo purissimo e molto malleabile, la canfora, la seta e le seterie, la porcellana, più ordinaria generalmente di quella della Cina, ma più resistente al fuoco (è tutta bianca o dipinta), il riso, che ha grido essere il migliore che si conosca, il pesce secco, l'olio di balena, i denti di narvallo, il *soja*, licore o quintessenza di diversi ingredienti aromatici atti ad aguzzar l'appetito.

Ma meglio dei traffici esterni fiorisce il *commercio interno*; poichè nessun balzello doganale ne infirma la operosità, le strade, generalmente bene mantenute, facilitano le comunicazioni ed i trasporti.

Quindi le botteghe sono, per tutto nel Giappone, piene di ogni sorta di derrâte e di mercanzie; i porti, folti di barche, che fanno il *cabotaggio* in ogni direzione, e nelle città dello

interno grandi e belle fiere chiamano in folla e da' più lontani luoghi i mercatanti. Grande è il numero delle *piazze* di commercio nelle diverse isole di quel remoto impero; ma tornerebbe inutile nominarle, chè ancora inaccessibili agli Europei.

Bisogna che il commercio col Giappone sia veramente lucroso; perchè gli Olandesi si sommettono, per farlo con maggior libertà possibile, ad umiliazioni d' ogni sorta! E pare, che il più gran profitto che ne ricavano sia principalmente sull' *importazione* dei prodotti delle manifatture d' Europa e dell' India, di cui i Giapponesi sono amantissimi, e pagano perciò molto care, come anche le spezierie delle Molucche, nell' Oceania. Siccome questi isolani possegono molt' oro, argento e rame, che cavano dalle loro miniere, non possono gli Olandesi se non che guadagnare rilevantemente in simil traffico.

Fra gli oggetti, de' quali è rigorosamente proibita l' *esportazione* dalle leggi dell' Impero Giapponese, stanno in prima linea le monete, le carte geografiche, i libri stampati, ed ogni specie d' arma, le sciabole soprattutto. Nulladimeno il contrabbando ci ha procurato un numero di questi oggetti sufficiente per adornarne i nostri musei, le nostre più grandi biblioteche, e le grandi armerie di Londra e di Parigi.

Il Giappone è coperto di alte montagne. Il monte più celebre l' Asama-yama, gran vulcano, al nord della città di Yedo, che è la metropoli dello impero. La neve lo cuopre tutto l' anno. E cento altri vulcani tra spenti, semispenti o ancor fiammeggianti sono in questo paese, pieno di solfatare, di bitumi e di acque termali. Il fuoco iniziale dal globo è ancor vicino alla superficie di quella terra; e traboccando talvolta dai crateri dei vulcani, la invade ed abbrucia; i terremoti poi squassano forte e sovvertono estese provincie, in un istante a centinaia rovinando villaggi, borgate, città, con strage infinita di popolo. Ma quella vulcanica natura del suolo del Giappone è cagione che li suoi campi riescano fertilissimi, nelle valli specialmente e sulle colline. La più parte dei monti è selvosa.

I mari che circondano questo impero sono procellosissimi. Le relazioni de' viaggiatori che gli hanno percorsi, son piene di racconti di tempeste e d' oragani (tifoni) paurosi, e di lagrimevoli naufragii sugli scogli insidiosissimi che s' incontrano tutto ingiro alle coste.

Grande incostanza è nel clima del Giappone: la state il caldo è estremo, e diventerebbe veramente intollerabile se le brezze marine nol moderassero; all' opposto d' inverno, quando specialmente soffia il vento del nord o del nordest il freddo fassi intensissimo. Piove, tuona, lampeggia quasi tutto l'anno, ma più specialmente di giugno e di luglio. Il Giappone è ben irrigato: abbonda di fonti, di laghi, di torrenti e di fiumi; e tutte quelle acque brulicano di pesci, al paro di quelle del mare circostante. — I Giapponesi preferiscono alle carni de' quadrupedi quelle dei pesci, e ghiottissimi sono de' molluschi e degli altri frutti di mare. Però, lo ripetiamo, il riso costituisce la base della loro alimentazione, com'è del resto, di tutti i popoli dell'estremo Oriente.

Evidente è la identità d' origine de' Giapponesi e de' Cinesi: la rivela al primo sguardo la forma della testa, il disegno delle fisonomie, il color della pelle; eppoi l' indole del pensiero, il carattere delle passioni, il temperamento morale, la religione la scrittura e la letteratura: ma quelli son più robusti, meglio costituiti, più alerti e vivaci di questi. I Giapponesi hanno il carnato piuttosto bronzino, comunemente; ma le donne delle classi superiori, che non mai escono di casa senza velo, sono d' una bianchezza straordinaria.

Parecchi autori, e specialmente il filosofo Montesquieu, dipinsero i Giapponesi con colori piuttosto neri: ma i viaggiatori che vider quel popolo da vicino, testimoniano, che le sue buone qualità superano di molto le cattive: il Giapponese è attivo, sobrio, lindo, probo, leale, cortese, coraggiosissimo: però dissimula sovente, è orgoglioso è superstizioso, e vendicativo. Fran-

cesco Saverio, l'Apostolo di quelle estreme regioni dell'Asia, asserì non aver visto presso nessun popolo tanta avversione pel furto quanto fra i Giapponesi; nè tanto disprezzo della vita: il suicidio è colà una virtù, spesso un dovere: e perfino le donne, ed anche i fanciulli, apronsi il ventre con un ferro taglientissimo, senza batter palpebra!

Le leggi, rigorosissime, sono eseguite senza riguardi di sorta: i rei non puniti di morte, son chiusi per sempre in orridi prigioni od esiliati in qualche isola lontana. I loro beni son confiscati. — La tortura è ancora in uso nel Giappone.

Parecchie arti, come quelle di tesser la seta ed il cotone, di far la porcellana, di far carta con le scorze del gelso, di tesser la lana, di lavorare il ferro ed il rame, sono giunte ad alto grado di perfezione nel Giappone. I Giapponosi fabbricano pure vetrame bianco o colorito, ma quest'arte la impararono, dagli Europei, dai quali appreser pure a fare e accomodare gli orologi. Conoscono la stampa fin dal principio del secolo XIII, come i Cinesi; e amano molto la lettura, specialmente quella dei libri di storia e di poesia. Sanno tanto di geometria, che poteron disegnare la carta geografica del proprio paese con bastante esattezza. Pregiano molto l'astronomia (o meglio l'astrologia) ma non sono molto esperti in quella veramente troppo difficile scienza. La loro medicina consiste specialmente nell'applicazione del *moxa* e nell'ago-puntura.

Le principalissime città del Giappone sono: *Yedo*, capitale, *Miaco* e *Osaka*, nelle provincie meridionali della grand'isola di Nifon; *Nangasaki* e *Kagosima*, nell'isola di Kiu-siu. — Le rendite dell'impero computansi 600 milioni di franchi. — L'esercito giapponese componesi di 100m. fanti e 20m. cavalieri, armati gli uni e gli altri d'elmi; d'archi e di freccie, di fucili, di sciabole e di pugnali: le loro artiglierie sono pesantissime.

LIBRO QUINTO

GEOGRAFIA COMMERCIALE, GRANDE ARCIPELAGO INDIANO

LEZIONE XXII.

DA SINCAPURA ALLE ISOLE FILIPPINE E ALLE ISOLE MOLUCCHE.

I Geografi sistematici accolgono sotto uno stesso nome tutte le grandi e piccole terre sparse nello immenso bacino marittimo australe-orientale del nostro pianeta, e ne formano la sesta parte del globo, l'*Oceania*, che poi suddividono in Malesia, Melanesia, Polinesia ed anche Micronesia. Ma dal punto di vista della storia e del commercio quella agglomerazione non è possibile, attenendo all'Asia per troppo stretti legami di consanguineità, di religione, d'incivilimento e di traffici tutte le vaste isole dell'Oceania occidentale, surgenti fra l'Australia ed i mari della Cina e dell'India. Perciò in quest'opera di Geografia Commerciale crediamo opportuno staccare quelle isole dalla Oceania del comune dei Geografi, e, considerandole appendice dell'Asia, accoglierle sotto il nome d'altronde non ignoto nella scienza, di *Grande Arcipelago Asiatico*.

E veramente anche la Geografia Fisica ci consiglia quella distinzione: infatti, prescindendo dall'Australia e dalle isole a quella gran regione circonferenti, le terre oceanie, che par sieno

gli avanzi d'un continente affondato, appartengono a due classi: nella prima sono le isole grandi prossime all'Asia, terre ricche di graniti e di calcarei, ingombre di elevatissime montagne disposte in lunghe catene dipendenti da un solo e medesimo sistema, e piene eziandio di formidabili vulcani; nella seconda sono le isole piccole, alcune vulcaniche, o granitiche, oppur calcaree, ma generalmente di mediocre altezza ne' loro monti, e la maggior parte coralligene, vale a dire prodotte dall'agglomerazione dei coralli: perchè è da sapere, che in que' mari orientali del nostro emisfero miriadi di litofiti formano e a poco a poco innalzano dal fondo del mare alla superficie delle acque catene di scogli circolari, cui la lenta accumulazione dello sterco degli uccelli e delle materie rigettate dalle onde nel corso lungo de' secoli ingrandisce e rende alquanto convessi, eppoi la vegetazione veste e l'uomo finalmente abita. Or tutte le isole grandi di sopra accennate presentano nella loro botanica le ricchezze dell'Asia meridionale, e nella zoologia le più importanti specie dell'India e dell'Indocina; mentre negli innumerevoli arcipelaghi delle isole minori (Micronesia e Polinesia) que' caratteri zoofitografici perdono il carattere asiatico a grado della più orientale situazione di esse inverso l'America; e mentre le terre australiche alimentano piante ed animali che non han riscontro in altre parti del globo, ed alcune specie di quegli esseri sembrano perfino strani scherzi della natura.

Due razze principali d'uomini abitano le terre Oceanie: i Negri oceanici e gli Oceanii olivastri. Pare che i Negri sieno gli autoctoni di que' paesi; genti, che per la fisica loro costituzione, pella profonda miseria che le tribola, per le feroci abitudini e la inclinazione che hanno verso l'antropofagia, pello invincibile attaccamento che dimostrano allo stato selvaggio, e finalmente per la ignoranza profonda in cui sono immerse sconoscendo perfino le più grossolane arti, mostransi nel più basso grado della scala sociale dell'uomo. Popolano quasi tutta l'Australia, e parte delle isole asiatiche. — Invece gli Olivastri appartengono ad

una interessante stirpe della specie umana, alla stirpe Malese; la quale ha colonizzate e popolate tutte le isole del gran bacino australe-orientale del globo, dal Madagascar alle Americhe. Son abili nocchieri, e la lor più notevole industria consiste appunto nella costruzione delle navicelle, che con destrezza incredibile dirigono traverso a campi larghissimi di mare. Son distinti in vari i popoli parlanti lingue affini, molte delle quali scritte ed anche ornate d'una specie di letteratura. Ma il vizio nefando dell'antropofagia deturpa il carattere delle genti malesi, come pure il luttuoso pregiudizio degli umani sacrifizi. Ebbero gli Oceanii olivastri, in epoche diverse, relazioni più o meno seguite cogl'Indi braminici e buddisti, con gli Arabi musulmani e sempre poi co'Cinesi. Cosicchè in nessuna parte del globo offrono gli uomini miscuglio tanto strano d'incivilimento e di barbarie, di docile carattere e di fierezza, di amabili costumanze e di attrocità incredibili quanto qui nella Malesia. — Il principale stipite di questa razza degli Oceanii olivastri vuol essere probabilmente cercato nelle isole della Sonda.

Quanto poi agli stranieri, quelli che sono sparsi in più gran numero nelle isole dell'Arcipelago Indiano sono i Cinesi, incettatori e monopolisti di quasi tutto il commercio di que' paesi; oltrechè si danno a moltissime industrie con un'abilità ed una perseveranza, che gli Europei non possono uguagliare. Però, la potenza dominante di tutta quella parte del globo è l'Olanda, che tien soggetto alle sue leggi quasi la metà della popolazione di tutta l'Oceania.

Fatta questa premessa, ora entro in materia: e v'entro tanto più francamente, inquantochè sono scortato da un viaggiatore moderno in que'luoghi ancora troppo poco conosciuti; nelle opere del quale, a notevole ingegno ed acume nelle cose del traffico, e del traffico difficile quanto ricco dei paesi dell'estremo Oriente, trovi sempre accoppiata la qualità di esperto e ad un tempo ardito navigante, e quella, negli armatori più singolare che rara, di

buono scrittore. Accenno allo egregio Gabriele Lafond di Lurcy, nome non ignoto agli studiosi di questa opera.

Ecco la descrizione di una grande *giunca* mercantile cinese, e dello strano modo di navigare di quel popolo presuntuoso quanto barbaro dell'Asia lontana. Nè riusciranno discare al lettore alcune circostanze in questa descrizione intercalate.

« Notre traversée jusqu'à la hauteur du cap Bolinao n'eut rien de remarquable, si ce n'est toutefois l'incroyable lenteur avec laquelle elle se fit. Là, nous reçûmes un coup de vent de Sud-Ouest qui nous rejeta au Nord jusque par la latitude du cap Bajeaodor, où nous fûmes surpris par des calmes. Les vents sautèrent ensuite à l'Est, puis au Sud-Est, et nous passâmes plus de huit jours sans pouvoir faire d'observations. Je remarquai cependant que tous les matins des oiseaux pêcheurs partaient en troupe dans la direction de l'Est-Sud-Est, et revenaient le soir à l'Ouest-Nord-Ouest; ce qui me fit penser que nous ne devions pas être loin des Paracelles, rochers assez dangereux de la côte de Cochinchine, sur lesquels échoua, en 1828, un navire français, le *Navigateur*, de Bordeaux, dont le capitaine M. Saint-Romain et partie de l'équipage furent assassinés à bord d'une *jonque* chinoise, sur laquelle ils avaient pris passage de Touranne à Macao. . . . . .

« Le même jour, nous découvrîmes une grande *jonque* chinoise qui faisait route au Nord. Les provisions de *La Maria* avaient été faites pour un voyage de quinze jours; aussi étaient-elles depuis quinze jours à peu près épuisées; nous ne vivions plus pour manger; ce n'est pas du reste le défaut des marins. Les vivres étaient distribués avec la plus grande parcimonie, et nous avoins surtout besoin d'huile pour la lampe, et de riz pour l'équipage. Nous nous dirigeâmes sur ce navire, qui mit en panne pour nous attendre. Je m'embarquai ensuite dans un canot que nous mîmes à la mer, et je l'atteignis promptement.

« Il m'est impossible de peindre l'étonnement dont je fus

frappé lorsque je fus parvenu sur le gaillard de derrière de cet immense bateau ; c'était une des plus grandes *jonques* que j'eusse vues jusqu'à ce moment. Elle était encombrée de tant de monde, de tant d'animaux, de tant de cabanes de toutes grandeur et de toutes façons, de tant de cuisines et de cuisiniers, que je suis fort embarassé, je l'avoue, pour commencer ma description. Des perroquets, des kakatoës et des loris faisaient un vacarme épouvantable, juchés sur leurs bâtons; des singes étaient attachés sur les cabanes. Il y avait des cerfs dans des cages, des cochons et des babiroussas sur le pont, et des Chinois partout.

« On me conduisit à l'un des étages de la poupe, où je trouvai un Chinois à longues moustaches, d'une quarantaine d'années, qui me reçut assis et me pria de m'asseoir auprès de lui. Je lui exposai mes demandes, il me fit répondre par l'interprète qu'il y satisfera autant que possible; mais que je puis m'entendre à ce sujet avec son piloto, son officier navigateur, très-beau Chinois de trente à trente-cinq ans, aux yeux bleus, aux moustaches blondes, qui me regarde en souriant. Je lui adresse alors la parole en espagnol et lui demande s'il est vraiment Chinois, car ses yeux, son teint et la couleur de ses cheveux m'annoncent plutôt un homme du Nord, un Anglais ou un Danois.

« Je suis un Américain du Nord; me répondit-il, un Yankee transplanté sur la terre ou plutôt sur la mer des barbares, moitié Européen, moitié Chinois. — A ces mots, il jette un éclat de rire qui devient communicatif, et nous voilà, M. Dixon et moi, aussi bons amis que si nous nous étions connus depuis dix ans.

Il me conduisit à l'étage qu'il habitait; car une *jonque* ne se compose que d'étages superposés les uns aux autres, et comme l'aurait fait un Chinois pur sang, il m'offrit du thé et une pipe pour tuer le temps, pendant que l'on préparait ce dont j'avais besoin.

« Laissez porter, lui dis-je, *La Maria* suivra; un jour de plus, un jour de moins à bord de votre *jonque* m'est indifférent, et je serai charmé de connaître le événements qui ont amené une recontre aussi extraordinaire.

« Je suis né aux États-Unis, à New-York, me dit le Chinois-Américain lorsque nous fûmes assis les jambes croisées dans sa cabine, armés d'une tasse de thé et d'une longue pipe. A la paix de 1816, je fis mon premier voyage en Chine en qualité de lieutenant. En 1820, j'étais second sur un navire très-fin voilier, dont le capitaine avait traité avec une forte maison américaine de Canton, pour aller vendre de l' opium en contrebande sur la côte Nord-Est du Céleste-Empire. Nous parcourûmes toute cette côte, poursuivis souvent par les *jonques* de guerre qui venaient mouiller auprès de nous pour surveiller nos mouvements. Je fus un jour dépêché sur une embarcation du pays auprès d'un riche marchand chinois, avec lequel je devais m'entendre sur le moyen de débarquer en toute sûreté un grand nombre de caisses que nous avions à bord. Notre navire appareilla pour ne pas devenir trop suspect aux mandarins, et me laissa chez le Chinois, qui fut obligé de m'introduire dans sa famille. Que vous dirai-je? je devins amoureux d' une de ses filles, je lui plus et l'épousai secrètement. Je ne puis vous raconter toutes les péripéties de mon existence. Le navire débarqua ses caisses et partit sans moi; c'est ainsi que je suis devenu Chinois par occasion, mari d'une charmante Chinoise à petits pieds, père de filles qui les conserveront grands, je vous l'assure, et gendre du magot le plus laid et le plus ladre que je connaisse. Afin de détruire tout soupçon, mon beau-père m'a fait passer pour un Chinois du Nord de Péking, ce qui expliquait un peu la blancheur de mon teint et la singulière brièveté de mon langage. Il m'a ensuite embarqué sur une *jonque* qui allait à Batavia. Vous savez que l'on confie ordinairement leur direction à un métis portugais de Macao, qui connaisse la science nautique. J'en suis à mon troisième voyage. — Vos voyages

oht-ils été fructueux? — On donne ordinairement aux officiers portugais, qui sont obligés de se faire Chinois, ce qui ne leur coûte pas beaucoup, puisque leurs mères sont Chinoises, 6 à 800 piastres, (3 à 4,000 francs), pour un voyage d'un an; on leur accorde en outre un port-permis, et ils sont nourris à bord comme à terre. Quant à moi, je ne m'embarque jamais à moins de 1,200 piastres (6,000 francs), et sans un bon port-permis, ce qui me permet de gagner 20 à 25,000 francs par voyage. Si ce voyage est heureux, ce qui n'est pas certain, car nous sommes très en retard, j'irai m'établir à Macao avec ma famille, et peut-être ferai-je un voyage aux États-Unis.

Dixon avait raison de dire si ce voyage est heureux; car, vingt-cinq jours après notre entrevue, la *jonque* fit naufrage sur les rochers et îlots Patras.

« A peine avait-il terminé son récit, que j'entendis un grand bruit; tout craquait dans la *jonque*. Les Chinois criaient et faisaient un sabbat infernal. — Ce n'est rien, me dit Dixon, c'est une bourasque. — Eh! comment, m'écriai-je tout étonné, vous n'allez pas commander la manœuvre? — Je ne commande pas la manœuvre, j'ai bien autre chose à faire; je m'occupe de mon compas, de la route que doit suivre le navire et des observations. La manœuvre regarde le capitaine et ses lieutenants. — Je le priai alors de me faire les honneurs de cette nouvelle Babylone, et nous descendîmes dans l'endroit où huit à dix hommes étaient occupés à manœuvrer le gouvernail, large machine dont l'installation est un immense embarras.

« Le capitaine de la *jonque* commandait, son second commandait, tout le monde commandait; c'étaient des cris, une confusion difficile à imaginer.

« Le vent soufflait avec force, la pluie tombait par torrents, et les passagers avaient cherché un abri dans toutes les cahutes, dans tous les trous que l'on apercevait sur les côtés du navire. De chaque terrier sortaient leurs figures ridiculement comiques, armées de deux longues moustaches et de deux yeux immobiles.

« Une partie de l'équipage amenait la misaine et le tappe-cul; car une *jonque* est mâtée et gréée à peu près comme un lougre. L'autre partie était aux écoutes de la grande voile, dont une portion fut amenée, tandis che l'autre portion fut relevée par le bas. Ainsi diminuée, elle faisait encore pencher l'énorme masse sur la plaine écumeuse. — Il faut quatre à cinq heures et les efforts de deux à trois cents hommes pour la hisser complétement, me dit Dixon; aussi est-elle amenée totalement bien rarement. Quant au gouvernail et à la route, j'y porte tous mes soins; car vous ne pouvez vous imaginer, lorsque nous allons vent arrière, les ambardées de droite et de gauche que fait la *jonque;* il faut donc faire un calcul approximatif pour diminuer le sillage. Lorsque nous allons au plus près, nous avons 2 et 3 quarts de dérive, c'est-à-dire que nous allons presque de côté. — Et tous ces passagers, lui dis-je, les nourrissez-vous? — Non, nous leur fournissons l'eau, la place et le bois; ils s'arrangent entre eux pour faire la cuisine. Avec des Européens, ce serrait un immense embarras; mais avec des Chinois, tout se simplifie. Il y a des passagers de tous genres, qui payent selon la place qu'eux et leurs marchandises occupent. Plusieurs d'entre eux gagnent leur passages en travaillant; dans tous les cas c'est une lourde machine à mener, et Dieu veuille que nous arrivions à bon port.

« Le calme s'étant rétabli, je quittai la *jonque* emportant l'huile et le riz que le capitaine ne voulut pas me faire payer, et je retournai à bord de *La Maria*, qui, cinq jours après, entrait dans la baie de Manille. »

A Manilla, gran città spagnuola capitale delle isole Filippine, il nostro viaggiatore accetta l'offerta fattagli da un negoziante, di dirigere una grande operazione di commercio a Sincapur, a Macassar, alle Molucche e a Holo. — Lasciamo parlare l'esperto nocchiero.

« On ne saurait croire combien il me fut difficile de trouver à Manille les renseignements commerciaux dont j'avais besoin

sur les objets de consommation dans les îles qui avoisinent les Philippines. Les notions les plus simples à cet égard étaient complètement ignorées de ceux à qui il importait le plus de les connaître, et ce fut à peu près inutilement que je cherchai de tous côtés des notes sur le marché de Holo e des Moluques. Les renseignements que je pus obtenir se bornèrent à un petit nombre d'articles, tels que des *nankins*, des *sannas* et des *taffetas* de l'Inde, quelques *indiennes* anglaises à grandes fleurs, quelques *mousselines* ouvragées ou rayées, un peu de *fer* coupé en morceaux; et des *coussins*, monnaie de cuivre de la Chine.

« Pour Sincapour, le renseignements qui me furent donnés ne s'étendaient pas au delà du *bois de teinture* et des *cigares* de la fabrique royale.

« Je pensai qu'il me serait facile, en étudiant les besoins des peuples voisins, de trouver d'autres articles qui seraient bien accueillis par eux. *L'huile de coco*, m'avait-on dit, devait se vendre avec avantage à Sincapour; mais le mauvais conditionnement des fûts et leur cherté sur la place de Manille s'opposaient au transport de cette marchandise. Je songeai alors aux jarres qui contiennent l'huile qu'on envoie des provinces; on m'assura qu'il me serait impossible de les boucher hermétiquement et de les bien arrimer dans fond de la cale. J'avais fait charger et vu charger beaucoup de jarres d'eau-de-vie dans des navires sur la côte du Pérou; je pensai donc à employer les mêmes moyens ou d'autres analogues pour le transport de mon huile.

« Pour plus de sécurité, et afin de restreindre le chances aventureuses d'un voyage qui était nouveau pour moi, je pris toutes les précautions imaginables avant de conclure mon traité avec M Ramos. J'avançai 10,000 piastres (50,000 francs) aux conditions suivantes: Je devais recevoir à titre de traitement et pour l'intérêt de mon argent 2,500 piastres (12,500 francs), qui m'étaient assurés pour le voyage lié d'aller et retour, plus le quart des bénéfices. Je laissai, en cas d'un événement mal-

heureux, une procuration générale à un ami, et je fis mes préparatifs de départ pour Sincapour.

« Ma cargaison se composait de *sebucao*, bois de teinture; de jarres pleines d'*huile*, fermées avec des moitiés de cocos garnis de leur écorce; de *sigay* (cauris), petits coquillages qui servent de monnaie dans l'Inde, et de *cigares* de la fabrique royale, placés dans de petites caisses d'un mille chacune. Les jarres furent toutes mises par plan, et attachées à de longs bambous qu'assujettissaient le bois de teinture et des coussin de *paille de riz*: les interstices étaient remplis par les coquillages (cauris). Ainsi arrimées, les jarres ne pouvaient bouger, et quand bien même quelques-unes se fussent brisées, les autres n'en eussent aucunement souffert. Je m'étends un peu sur ces détails, parce qu'ils peuvent être utiles aux négociants et aux navigateurs qui se trouveront dans les mêmes circonstances que moi.

« Le gouverneur de Manille, en vertu des ordres nouveaux qu'il avait reçus, se montrait fort difficile sur l'emploi d'officiers étrangers à bord des navires espagnols; cependant je fis exception à la règle. On me donna pour capitaine de pavillon un neveu de mon ami, M. Morgado, ex-commandant général de la marine de la colonie, et je pus faire ainsi expédier le navire. Le gouvernement mit sur notre bord, en qualité de passagers, deux Anglais, dont l'un avait été colonel dan les troupes colombiennes; l'autre, ancien négociant en Amérique, avait déplu, par ses opinions, aux autorités; et tous deux se voyaient forcés de quitter la colonie. Le voyage que j'allais entreprendre était fort intéressant; mais il offrait aussi des difficultés et des dangers. Rien ne manquait d'ailleurs à notre brick-goëlette, et sa tenue était des plus respectables. J'avais à ma disposition quatre caronades de six, et six caronades en bois, moins redoutables que les premières, mais qui les imitaient à s'y méprendre; j'avais encore six pierriers sur le lices, et deux pierriers dans la hune de misaine et sur les barres du grand mât.

« Je n'ai point l'intention de décrire tous les incidents ma-

ritimes de ce premier voyage; il suffira au lecteur de savoir que je mis à la voile avec une belle brise de Nord-Est le 6 février 1829, et que nous aperçûmes le 11 du même mois l'île de Pulo Sapata, qui peut être vue, par un temps clair, d'une distance de dix lieues. Doublant ensuite Piedra-Blanca et la Baleine, qui sont à l'entrée du détroit de Malacca, je mouillai à Sincapour le 15 février à dix heures du soir. Neuf jours avaient suffi pour accomplir notre traversée de Manille à cet établissement anglais.

« Rien de pittoresque comme la navigation entre la Péninsule malaise, l'île de Bintam et la côte de Sumatra; et bien que l'on ne puisse se défendre d'une certaine émotion en parcourant tous ces détroits, naguère encore infestés par les pirates malais, la magnificence du tableau qui se déroulait à nos regards dominait notre effroi et nous remplissait d'un vif sentiment d'admiration. A notre droite, s'élevaient la côte de Johore et les montagnes qui forment l'extrémité Sud de la Péninsule malaise; à gauche, l'île de Bintam, celle de Battam, et, devant nous, les innombrables îles qui bordent la côte Nord-Est de Sumatra, à l'entrée du détroit de Malacca. Les montagnes étaient couvertes d'arbres séculaires; les collines se couronnaient de palmiers dont le vent agitait mollement le feuillage. Des pirogues sortaient de toutes les criques que nous rangions, et venaient exécuter autour de notre navire des évolutions gracieuses. La mer était sillonnée par une multitude de bonites et de dorades dont nous pouvions admirer les couleurs variées, lorsque ces poissons voraces s'élançaient à fleur d'eau pour saisir le poisson volant au moment où il retombait dans la mer et le dévorer.

« Malacca fut le premier, et pendant bien des années, le plus grand des établissements européens dans cette partie de l'Asie: c'était alors le centre du commerce de tous les pays malais et de ces grands archipels. Placée au milieu du détroit, seul passage connu des navigateurs du temps pour aller en Chine

et retourner en Europe, Malacca voyait les flottes marchandes de toutes les nations attendre dans son port la saison favorable pour gagner le cap de Bonne-Espérance; mais lorsque les autres détroits furent connus, et surtout lorque les marins se furent familiarisés avec le passage du cap de Bonne-Espérance, la prospérité de cette ville diminua.

« Les Espagnols et les Hollandais s'en disputèrent tour à tour la possession, et lorsque vers la fin du siècle dernier elle devint la propriété des maîtres de Java, à peine existait-il des traces de son ancienne opulence. La possession de l'île du Prince de Galles consomma la ruine de cette ancienne colonie portugaise, qui a été cédée par les Hollandais à l'Angleterre en échange d'un petit comptoir sur la côte Ouest de Sumatra. Aujourd'hui Malacca n'est plus qu'un misérable bourg habité par une dizaine de marchands européens et confié à la garde de quelques *cipayes* (soldats indiens enrégimentés, armés et disciplinés à l'européenne).

« L'île de Sincapour peut avoir dix lieues dans sa plus grande longueur, de l'Est à l'Ouest, et cinq dans sa plus grande largeur, du Nord au Sud; sa superficie est d'environ deux cent soixante-dix milles carrés; elle n'est séparée du continent que par le détroit du même nom, qui était autrefois le passage habituel des Indes à la Chine. L'île de Sincapour est entourée de plusieurs autres îles plus petites, inhabitées et couvertes de bois. Son sol, surtout dans l'intérieur, est formé de collines peu élevées, couvertes d'habitations européennes, situées pour la plupart auprès de ruisseaux qui descendent jusqu'à la mer; mais il s'en faut de beaucoup que les deux grands côtés de l'île soient également propres aux établissements et à la culture: l'un, que sépare de la côte malaise l'étroit canal dont nous venons de parler, est inégal et environné d'une ceinture de rochers; l'autre, au contraire, qui est seul habité, offre une pente douce jusqu'au rivage, dont un banc de vase défend l'approche aux grands bâtiments. C'est au fond de la baie, fermée

à l'Ouest par quelques îlots, que projette au large une des pointes avancées de Sincapour, dont l'extrémité Est abrite le mouillage dans cette même direction; et sur les bords d'une petite rivière qui la partage en deux parties, qu'est située la ville. Le jour, trop lent à paraître au gré de nos désirs, vient enfin la montrer à nos regards avides. Des navires de toutes les nations étaient mouillés devant elle, et le mouvement des canots, celui d'une armée des bateaux caboteurs et de *pros* Malais qui entraient dans le port ou en sortaient avec leurs longues rames ou leurs voiles en nattes, tout cela composait un tableau dont il serait difficile de se figurer l'animation. Sur la côte s'élève une longue ligne demaisons blanches, et sur un plan plus éloigné de coquettes habitations se détachent au milieu de bouquets d'arbres, offrant un contrast attrayant avec le rivage désert de la côte malaise voisine et les hautes montagnes de l'île Battam.

« Sincapour est un des exemples modernes le plus frappants de ce que peut le commerce maritime d'une grande nation. Ce n'était hier qu'une terre habitée par un très-petit nombre de pêcheurs et de pirates Malais. Quelques années encore après la paix de 1816 on n'y voyait que des bois épais, parcourus par des tigres et des serpents dangereux, seuls ennemis des pirates qui venaient y cacher le fruit de leurs rapines, aujourd'hui c'est une cité florissante, où vit une population active et laborieuse, mélange de toutes les nations. Chaque année a vu s'accroître, d'une façon vraiment fabuleuse, la prospérité du nouvel établissement, qui est devenu l'entrepôt du commerce de l'Europe avec cette partie de l'Asie et les grands archipels voisins.

« Dans sa rade si belle, si sûre, flottent constamment les pavillons de toutes les puissances commerciales, et son port peut à peine contenir la foule de caboteurs Malais qui viennent échanger les produits de ces contrées contre le marchandises d'Europe, dont la consommation augmente chaque jour.

« La ville de Sincapour se divise en plusieurs quartiers. Sur

la rive gauche de la rivière, dans la plaine qui fait face à la rade, se trouvent les quartiers Malais et Européens; c'est dans ce dernier que sont situés l'hôtel du résident, le palais de justice, les prisons, la caserne, la douane, le jardin de botanique. l'hospice et de vastes entrepôts. A l'Est de la rivière habitent les Bouguis et quelques Malais, qui y ont leurs mosquées; et a l'Ouest s'élève le campong ou bourg chinois, avec ses rues et ses pagodes; plus loin, le bourg Choulia est exclusivement réservé aux Hindous et aux Musulmans de l'Inde. Les environs de la ville sont coupés en tous sens par des promenades pittoresques, où le négociants Européens viennent chaque soir, dans de fringants équipages, respirer la fraîcheur apportée par la brise de mer.

« A Sincapour, le climat est des plus sains; on n'y éprouve pas, comme dans l'Inde et la plupart des contrées voisins de l'équateur, la longue saison des pluies pendant laquelle la chaleur est insupportable, ni cette sécheresse qui rend la terre stérile pour le reste de l'année. La température ne s'élève guère au-dessus de 27° centigrades, et elle ne descend jamais au-dessous de 20°; aussi est-ce dans cette île que les nombreux malades des établissements Anglais sus la presq'île Indienne viennent, mais souvent trop tard, demander le rétablissement de leur santé délabrée par la dyssenterie et les fièvres. Je dis trop tard, car, dans une visite que je fis au cimetière de la ville, je pus m'assurer du grand nombre d'Anglais des deux sexes, et dans la fleur de l'âge, chez lesquels la salutaire influence du climat n'avait pu combattre les germes de mort qu'ils y avaient apportés. En s'éloignant du bord de la rivière, on arrive à une place carrée, assez vaste, et où viennent aboutir des rues larges, bien alignées. C'est là que s'élèvent les habitations les plus considérables de la ville. Rien de coquet comme la façon dont les marchands Chinois ornent la devanture de leurs demeures. Couvertes de peintures aux vives couleurs, les façades, vues d'une certaine distance, offrent un coup d'œil aussi singulier qu'agréa-

ble, et les rez-dechaussée sont toujours occupés par des boutiques où les produits de l'industrie du monde entier sont arrangés avec un art et un goût qu'envieraient nos marchands parisiens.

« En descendant à terre, mon premier soin fut d'aller me consigner à la maison portugaise José Alméida et fils..... Après avoir pris mes dispositions et informé MM. Alméida de la nature de ma cargaison et du but de mon voyage, je fus visiter le *bazar*. J'étais impatient de faire connaissance avec le pays, afin de pouvoir traiter de ma cargaison, et en prendre une appropriée à la suite de mon voyage, ce que je n'avais pu faire a Manille, où les renseignements sur le commerce des Moluques m'avaient manqué. J'avais aussi à vaincre une autre difficulté qui pouvait me causer un grand embarras. Le gouverneur de Batavia n'admet dans les Moluques que les navires faisant partie de la marine coloniale et ceux qui se présentent avec un passeport dèlivré par le sultan de Soulou (Holo), en vertu d'un traité commercial existant depuis fort longtemps entre le souverain de cette île et la Hollande. Les navires Manillois qui font cette navigation ne manquent jamais de se faire octroyer par le sultan, en échange de cadeau ou d'argent, ce passe-port, qui est presque toujours délivré au nom d'un Chinois que l'on est obligé d'embarquer à cet effet comme porteur d'expéditions. N'ayant pas ce passe-port, je dus songer à trouver les moyens de m'en passer, MM. Alméida, auxquels je demandai conseil, me promirent de me faire donner par les princes de Johore une chape qui me permettrait d'aborder aux Moluques.

Il y avait à cette époque à Sincapour un navire portugais qui s'était vu, à différentes reprises, cruellement éprouvé par le sort: c'était *le Vasco de Gama*, très-grands trois-màts commandé par M. Ramos. Ayant manqué la mousson de Sud-Ouest, il avait été obligè de relàcher deux fois à Singapour, et il y arriva la seconde fois presque entièrement démàté. Qu'on juge les dépenses nècessaires pour réparer de telles avaries!

Le mouvement général de la navigation à Sincapour est très-

considérable. Il y arrive chaque année des ports de la Chine, de la Cochinchine, du Tonkin, du royaume de Siam, des deux côtes de la presqu'île Malaise, de Bornéo, des Célèbes, de Sumatra, de Java, d'Amboine, de Timor et autres îles du grand archipel d'Asie, plus de quinze cents bâtiments et barques de diverses espèces, depuis les *jonques* chinoise, dont quelques-unes jaugent de 300 à 800 tonneaux, jusqu'aux *pros* légers des îles de la Sonde, des Moluques, etc., etc. On voit venir par an, à Sincapour, une vingtaine de navires Anglais de l'Inde jaugeant de 6 à 700 tonneaux, quelque grand brick de Londre ou de Liverpool, et quelques navires hollandais expédiés principalement de Batavia, peu de français et point d'américains.

« Les Anglais, à Sincapour, sont tous négociants, courtiers et facteurs; on trouve aussi parmi eux quelques boutiquiers et vendeurs à l'encan. Les marchands au détail sont presque tous Chinois; il en est de même de la portion la plus active et la plus intelligente de la classe agricole. Tous les ans les *jonques* chinoises amènent à Sincapour à peu près cinq mille émigrants mâles, dont un millier environ se fixe dans cette île, tandis que le reste se disperse dans les établissement anglais ou hollandais, ou dans la presqu'île et les îles Malaises. Les négociants Européens travaillent généralement pour leur propre compte; cependant ils font une bonne partie de leurs opérations en qualité d'agents de maisons de Londre, Liverpool, Glascow, Amsterdam, Anvers, Calcutta, Bombay, Madras, Canton et Batavia. Quelques-uns représentent aussi diverses compagnies d'assurance de Calcutta et d'autre places, et l'on peut faire assurer, à Sincapour, des navires et des marchandises pour des sommes très-importantes.

« Rien d'animé comme les rues de Sincapour que parcourt sans cesse une foule agissante d'hommes de toutes les nations, de costumes et des langages différents. Ici c' est un Chinois qui se fait remarquer par la blancheur de sa peau, la forme particulière de ses yeux et l'extrême propreté de son habillement.

Plus loin, les yeux se fixent sur un marin malais, au teint basané, au regard farouche, à la taille svelte, mais courte: un chapeau de paille, de forme conique et attaché sous le menton, couvre de ses larges bords des cheveux noirs, sales et lisses, un front sur lequel sont empreintes la méchanceté et la perfidie; un simple caleçon en toile bleue et le sarong, pour tout vêtement cachent à peine ses membres vigoureux. J'allais oublier le poignard ou *kris* que le matelot malais porte à sa ceinture ou *quinday* et dont il ne se sépare jamais.

« L'admirable construction des imbarcations malaises ou *pros*, leur formes fines et élégantes, attirèrent aussi mon attention: ces *pros* sont pointus aux deux extremités et peuvent avoir jusqu'à soixante pieds de long sur une faible largeur; j'en vis plusieurs qui étaient armés de petits canons ou pierriers appelés ramtakas et de longs fusils. Toutes ces précautions sont nècessaires pour aider à repousser les attaques des pirates, mais elles ne servent pas uniquement à la défense; les plus souvent elles favorisent le succès en cas d'agression, car l'amour de la piraterie et le signe distinctif du caractère malais, et jamais une de ces embarcations n'a laissé échapper un bâtiment plus petit et moins bien armé qu'elle pouvait attaquer impunément.

« Jusqu'ici les Hollandais seuls sont parvenus à faire respecter leur pavillon. Ce fait est suffisamment expliqué par le voisinage de Batavia, par la présence d'une flotte de guerre bien entretenue, le supplice immédiat des forbans capturés, et les dédommagements ou l'exil auxquels sont contraints les sultans qui ont reçu le butin des pirates, ou qui leur ont donné asile; et pourtant il arrive encore quelquefois que des bâtiments voient leurs équipages massacrés sur la côte même de Java. Mais ce sont surtout les îles Carimon que les pirates Malais semblent avoir choisies pour le théâtre de leur exploits. Cachés derrière des îlots ou des point avancés, ils se jettent à l'improviste sur les embarcations hors d'état de combattre leurs *pros* redoutables armés de plusieurs rangs de rames, qui leur permettent de ma-

nœuvrer en tout temps. Assez souvent la ruse et la perfidie viennent à leur aide. Une pirogue, montée par quelques Malais à l'air inoffensif, se présente et offre du poisson ou des fruits au bâtiment arrêté par le calme dans ces parages; bientôt après des *pros*, fortement armés, accostent le bâtiment, dont l'équipage ne peut se défendre, dévoré qu'il est par les souffrances les plus atroces: les poissons et les fruits étaient empoisonnés.

« La population Malaise, à Sincapour, se divise en deux classes: les Malais de terre, ou *Orang-Darat*, qui sont bûcherons, laboureurs et marchands, et les Malais de mer, ou *Orang-Laout*, qui exercent les professions de bateliers, de marins et de pêcheurs; ce sont ces derniers qui fournissent le marché de la ville de poissons, et principalement de tortues vertes, la nouritture animale qui coûte le moins cher dans cet établissement. Il y a encore une autre classe de Malais qu'on désigne sous le nom d'*Orang-Sallat*, presque tous originaires de la province de Johore, et qui s'emploient au service du detroit de Sincapour.

« Quelques canons pour faire les saluts, une compagnie de *cipayes* pour maintenir l'ordre, composent tous les moyens de défense de Sincapour. Le gouvernement en est donné à un résident, qui dépend du gouverneur général de Pulo-Pinang; les affaires civiles sont confiées à un député résident; enfin, cinq juges composent le Tribunal, dont les décisions doivent être soumises, dans certains cas, à la sanction de la haute cour du cheflieu. Telles sont, avec quelques employés secondaires, les principales autorités de cet établissement.

« Quoique très-fertile, l'île de Sincapour, à l'époque où je la visitai, ne produisait encore que des fruits et des légumes. On y trouvait des ananas d'un goût exquis et en très-grand nombre, des mangoustans, l'un des fruits les plus délicats de l'Inde, des bananes, des oranges, des ates, des melons d'eau des avocats, des patates douces, des giromonts, etc. etc.

« J'ai vu dans un jardin botanique, à Sincapour, une centaine d'arbustes de clous de girofle qui etaient chargés de fleurs et de fruits; nul doute que leur culture, comme celle de la muscade, n'y ait prospéré, car le climat de cette île est le même que celui des Moluques.

« Les bêtes à cornes y étaient fort rares, et l'on trouvait difficilement de la viande de bœuf à acheter; les porcs approvisionnaient presque à eux seuls toutes les boucheries. Ils sont élevés par les Chinois, car les Malais, sectateur des doctrines de Mahomet, regarde cet animal comme immonde. Pour les poissons et les volailles, les marchés en regorgeaient. Le peuple, à Sincapour, vit de peu, et sa nourriture principale est le sagou, que j'y trouvai fort abondant et d'une excellente qualité.

« C'est à sir Stamfort Raffles que l'on doit la création de Sincapour. Sir Stamfort avait été gouverneur des colonies hollandaises pendant leur occupation par l'Angleterre. Il savait les avantages que Batavia retirait de la franchise de son port; et pour lui susciter une concurrence dangereuse, il créa, en 1819, Sincapour, qui fut déclaré port franc et ouvert à toutes les nations (les Américains du Nord exceptés). Cette ville en effet ne tarda pas à devenir le rendez-vous de toutes les puissances maritimes de l'Asie. Sous le rapport du commerce, ce n'est, à proprement parler, qu'un vaste entrepôt, attendu que les produits du sol et de l'industrie manifacturière de l'île sont presque nuls et que les importations sont à peu près étrangères à la consommation locale. Elle n'avait que cent cinquante habitants lorsque sir Stamfort Raffles la fonda; aujourd'hui elle en contient plus de trente mille, sans compter les personnes amenées par les jonques du commerce. Néanmoins le mouvement commercial, qui avait toujours été en augmentant, a considérablement diminué d'année en année depuis 1830, ainsi que le prouvent les relevés des importations et exportations, descendus de cent vingt millions à quatre-vingts millions. Ce résultat n'a rien qui doive surprendre: l'immense commerce de cette place

a épuisé dans les pays voisins les produits accumulés depuis bien des années, ils ne sont plus maintenant en proportion avec la valeur des marchandises annuellement importées d'Europe; et l'on commence à y sentir les inconvénients d'un commerce d'échange privé de numéraire.

« Pour remédier à ce mal, les plus recommandables négociants proposèrent la libre admission des Américains, que l'animosité nationale seule avait fait exclure des avantages offert par le commerce de Sincapour, et l'interdiction prononcée contre eux fut levée en 1834; car les navires américains apportent toujours beaucoup de numéraire.

« Les Anglais.... se sont établis depuis quelques années dans la *presqu'île de Malacca*. Le 17 mars 1824, ils conclurent avec la Hollande un traité dont le but apparent était d'éviter toute contestation ultérieure entre les deux nations. Ce fut une sorte de partage par lequel la Hollande conservait la suprématie sur tout l'archipel malaisien, tandis que l'Angleterre se réservait les établissements du continent. Ils abandonnèrent aux Pays-Bas Bencoulen et son territoire sur la côté occidentale de Sumatra: de son côté, la Hollande fit la cession de *Malacca*. Cette possession, augmentée des nouveaux établissements de *Pulo-Pinang* et de Sincapour, constitue aux Anglais, en face des colonies hollandaises, une position redoutable dont ils sauront profiter en temps opportun.

« *Pulo-Pinang*, nommée par les Anglais l'*île du prince de Galles*, est contiguë à la côte de *Malacca*. Cette terre est montagneuse et élevée; mais le versant du côté de la côte malaise descend en pente douce jusqu'à la mer, et offre un superbe emplacement où s'élèvent de belles maisons, de charmantes habitations entourées de bosquets et de jardins. Cette île contient plusieurs havres excellents, même pour les plus gros vaisseaux. Elle faisait autrefois partie du *royaume de Quéda*. Un jeune voyageur anglais se fit aimer de la fille du souverain de ce

pays, et il l'obtint de son père. Celui-ci donna en dot *Pulo-Pinang*, qui était à cette époque presque inhabitée et couverte de bois épais.

« Assez embarrassé d'un semblable présent, le nouveau possesseur s'empressa d'en faire hommage à l'Angleterre. Le gouvernement du Bengale, pressentant de suite les immenses avantages qu'il pourrait recueillir d'un établissement qui relierait le commerce du Bengale à celui de la Chine, et amoindrirait la puissance hollandaise dans ces parages, accepta sans hésitation et sir John Macpherson fut envoyé de suite pour fonder une colonie dans l'île. Le souverain de *Quéda* ayant paru s'effaroucher du voisinage d'une puissance qui pouvait lui devenir hostile, son gendre, qui avait été nommé gouverneur de la colonie vainquit ses scrupules en lui offrant quelques avantages, et stipula en sa faveur une redevance annuelle assez considérable.

« L'*île du Prince de Galles* est célèbre dans toute l'Inde par sa beauté, sa fécondité, mais surtout par la pureté de son air et la douceur extrême de sa température, qui contraste avec les chaleurs dévorantes des contrées voisines; c'est le Montpellier de l'Asie, et l'on y envoie les malades de Calcutta et du Bengale, de Madras, de Batavia et de toute l'Asie méridionale. La ville principale, ou pour mieux dire la ville unique, nommée *George's-Town*, est le siège d'un gouverneur, dont la principale mission est d'avoir sans cesse l'œil ouvert sur les possessions hollandaises. La ville est bien fortifiée, elle a une cittadelle, des casernes, des hôpitaux, des magasins et tout ce qui est nécessaire pour l'approvisionnement d'un corps de troupes, qui peut en quelques jours y être transporté du Bengale. Elle possède un séminaire dirigé par des missionnaires catholiques français, un grand nombre d'écoles, une bibliothèque, un journal et une revue littéraire. Les progrès de cette cité sont vraiment merveilleux. Il y a vingt-cinq ans, *Pulo-Pinang* renfermait à peine quinze cents ou deux mille habitants; en 1828, leur nombre s'élevait à soixante mille, et en 1836, à quatre-vingt

mille, dépendant de la juridiction anglaise de ce chef-lieu de leurs établissements dans le détroit de Malacca.

« Pour contrabalancer l'influence fâcheuse du voisinage de Sincapour, les Hollandais ont créé l'établissement de *Riow*, qui a déjà pris un grand développement depuis que le gouvernement hollandais en a fait, en **1828**, un port franc, comme Malacca l'était avant sa cession à l'Angleterre. Ce port peut devenir un grand et florissant entrepôt commercial, mais il est encore loin de pouvoir rivaliser avec Sincapour. Cet établissement attire à lui seul presque tout le commerce des îles de l'archipel malaisien, au grand préjudice de Batavia; et l'on peut dire que les Anglais recueillent les bénéfices de ces îles, tandis que les Hollandais en supportent les frais d'administration.

« Le port de *Riow*, dit le comte de Hogendorp, est très-« avantageusement situé pour devenir l'entrepôt de tous les pro-« duits propres à alimenter notre commerce dans l'archipel, et « celui qui s'y fait avec la Chine et le continent de l'Asie. Si « des maisons de commerce s'y établissaient, ou de moins y éta-« blissaient des agents avec des approvisionnements en rapport « avec les besoins des habitants de l'archipel, il s'en ferait « un débit trés-considérable, et bientôt cet entrepôt rivaliserait « avec celui qui a été fondé par sir Stamfort Raffles. »

« L'habileté commerciale et politique des Anglais frappe jusqu'à l'évidence. M. C. Forel Kœchlin, savant mais trop modeste voyageur, me faisait sur leur domination dans l'Inde et sur leur dernier traité avec les Birmans, des réflexions très-justes et trés-vraies que je crois devoir consigner ici (1).

(1) « Les Anglais par le traité de paix conclu avec les Birmans (à « Yandaloo, le 24 février 1826), ont imposé à ces derniers une contribu-« tion de guerre d'un *crou* de roupies, soit vingt-cinq millions de francs. « Ils ont ensuite augmenté leurs possessions des provinces de l'empire

« Les négociants de Sincapour, comme tous ceux de Batavia et des autres établissements anglais, apportent dans les colonies leurs habitudes de *comfort* et les usages de la mère patrie. Ils n'ont dans la ville marchande, sur la rive droit de la crique, que leurs bureaux, tandis que sur la rive gauche, au milieu d'une plaine charmante ou sur les coteaux environnants, s'élè-

« Birman qui par leur situation secondaient le mieux leurs projets d'en-
« vahissement futur. Ils sont donc devenus maîtres:
« 1° De la *province d'Arracan*, limitrophe de celle de Chiltagon, qui
« leur appartient depuis longtemps et se trouve située entre le 18e et le
« 21e degré de latitude Nord, y compris ses dépendances de Bamry, Ché-
« duba et Sandovay; bornée à l'Ouest par la baie de Bengale, et à l'Est
« par une haute chaîne de montagnes au travers desquelles on peut co-
« muniquer cependant avec l'intérieur du pays des Birmans, par plusieurs
« passages qui livrent ainsi les capitales de l'empire Ava et Amerapoura;
« 2° Des *provinces de Martaban*, à partir de l'embouchure du fleuve
« de ce nom, et en tirant vers le Sud de celles de Tavay, Yé et Téna-
« serim, jusqu'au 10e degré environ de latitude Nord;
« 3° Du *royaume d'Assam*, dont les Birmans s'étaient emparés depuis
« peu d'années, et dont les confins touchent à la Chine.
« Enfin, par ce même traité, les Rajahs de *Gentiahpour*, de *Cachar*
« et de *Capay*, ont été déclarés indépendants de l'empire Birman, mais
« se sont reconnus tributaires de la compagnie, qui est ainsi parvenue
« à reculer ses frontières jusqu'au fleuve Kiayn-Dnayn ou Chaulawude,
« non loin des rives de l'Iravaddi; car on peut à peine regarder comme
« indépendante toute la partie montueuse du *district de Teppérah*, puis-
« qu'elle est peu ou point peuplée, nullement connue et presque impé-
« nétrable.
« Pour assurer l'exécution de ce traité, un ambassadeur anglais doit
« résider à Ava, et même la compagnie s'est réservé le droit de l'y
« maintenir, trouvant ainsi l'occasion de surveiller et de diriger, si elle
« le juge nécessaire, la conduite du ministre de l'Empire.
« Ainsi, tandis qu'en Europe on se doute à peine des noms et de
« l'importance de ces nouvelles acquisitions dont l'étendue surpasse celle
« de toute la France, on peut déjà prévoir que bientôt toute la seconde
« presqu'île de l'Inde deviendra la proie de la compagnie anglaise. On

vent leurs habitations, qui sont toutes d'une rare élégance et d'un bon goût parfait.

« Sur les hauteurs qui avoisinent Sincapour, de coquettes plantations de girofliers et de muscadiers embellissent les propriétés et en font de véritables parcs sur lesquels la vue se repose avec plaisir. Dans une des excursions que je fis avec

« voit que, suivante son ancien système, elle s'est déjà emparée des « points les plus accessibles et les plus avantageux des côtes dans la « baie de Bengale et le détroit de Malacca, où elle commande seule par « ses établissements de *Pulo-Pinang*, *Malacca et Sincapour*. Rangaon « lui manque encore, mai sans doute ce n'est pas pour long-temps; les « Anglais de Calcutta et de Madras témoignent assez leur désir de pos- « seder cette place importante, et leur mécontentement envers la compa- « gnie qui l'a rendue. Nul doute que d'ici à quelques années, une nou- « velle guerre ne rejette les Birmans dans l'intérieur et ne les réduise « à se reconnaître tributaires de la compagnie. Telle a été de tout temps « la marche des choses depuis l'arrivée des Anglais aux Indes.

« Les Birmans n'ont jamais sérieusement inquiété le gouvernement « anglais. Celui-ci savait bien que leurs efforts ne réussiraient pas à « ébranler la gigantesque puissance de la Compagnie, et sans doute il a « vu avec plaisir leur imprudent levée de boucliers, certain que le ré- « sultat en serait pour lui une augmentation de territoire et de tributs, « et pour ses actifs et industrieux sujets une source de nouveaux débou- « chés, et par conséquent de nouvelles richesses.

« Mais les résultats eussent été bien différents si quelque puissance « d'Europe, la France, la Hollande ou la Russie, était intervenue dans « cette guerre, comme alliée des Birmans. Calcutta n'aurait pu résister « sans doute à une attaque bien dirigée. Déjà, dans la dernière guerre, « les habitants effrayés songeaient à s'armer pour la défense de leurs « propres foyers; qu'eût-ce été si des Français, des Hollandais ou des « Russes avaient figuré dans les rangs des Birmans et dirigé leurs « mouvements! A la France, plus qu'à aucune autre puissance de l'Eu- « rope, il appartenait de poser des bornes aux envahissements des « Anglais dans l'Inde en deçà du Gange. Mais, pour le tenter avec « quelque chance de succès, il eût fallu, depuis la paix de 1815, faire « revivre les anciens souvenirs qui nous attachaient aux Birmans, re-

M. Forel aux alentours de ce nouvel établissement, nous allâmes nous placer dans un endroit assez élevé d'où nous pouvions apercevoir la ville, la rade et toute la côte environnante. Nous admirions avec quelle puissance de stabilité le génie européen se manifestait dans ces lieux naguère habités par des populations livrées à tous les désordres. Devant nous se déroulaient

« nouveler d'anciens traités de commerce, toujours trop négligés, et « entretenir des relations suivies avec ce peuple puissant, le seul qui « jusqu'alors avait conservé dans l'Inde une indépendance imposante.

« Les Anglais, d'ailleurs, redoutaient peu l'intervention européenne; « ils savent par expérience qu'aucune puissance ne pourra rivaliser avec « eux dans l'Inde, ou même contrarier leurs projets ambitieux, tant que « leur marine restera à la hauteur à laquelle ils l'ont élevée. La France, « ils connaissent sa nullité; ils l'ont assurée pour long-temps dans les « mers de l'Inde en la privant de l'île de France, la seule possession « militaire qu'elle y eût. La Russie, ils la voient trop occupée de ses « projets d'agrandissement dans l'Orient, projets dont ils sont au fond « beaucoup moins effrayés qu'on ne le croit. Quant à la Hollande, imbue « de ses vieux préjugés, en proie à ses vieilles maximes commerciales, « lesquelles lui ont suscité des guerres longues et difficiles qui ont ra- « vagé sa plus belle colonie, elle n'a guère le temps de songer à tra- « verser les projets de ses rivaux.

« Ainsi donc, l'Angleterre s'est emparée bien tranquillement, avec de « faibles corps de *cipayes*, des plus belles provinces de l'empire Birman, « en a détaché d'autres qui sont devenues ses tributaires, et s'est mé- « nagé les moyens de réduire bientôt à rien ce vaste empire, le seul « de l'Inde qui, par sa situation et le caractère belliqueux de ses habi- « tants, pût lui porter ombrage. Tels sont les hommes qui parlent de « balance politique, qui veulent s'armer au nom de la balance politique, « et crient à l'ambition de la France.

« La mort d'Hayder-Ali, le seul homme d'état dont l'Inde moderne « puisse se glorifier, a décidé de la puissance anglaise dans ce pays. Par « ses imprudences, ses cruautés, Typpo-Saëb a hâté sa chute que rendait « inévitable le dénouement de secours dans lequel il fut laissé par la « France, et donné un cachet de grandeur, de profondeur et de fatalité « en quelque sorte à cette même puissance anglaise que les Indiens se

le *campong* chinois, qui se grossit successivement des émigrations annuelles, et ces forêts séculaires qui fournissent des bois abondants et des mâts d'une seule pièce pour des jonques de huit cents tonneaux. Dans la crique, nous apercevions toute une armée de *pros bouguis* qui font le commerce interlope de toute la Malaisie depuis Malacca, Pulo-Pinang et Achem jusqu'à

« sont depuis accoutumés à supporter plus aisément que celle de leurs « propres souverains. De nos jours, les Birmans pourraient sans doute « limiter cette puissance, traiter avec elle d'égal à égal, mais non la ren- « verser; car elle a depuis un demi-siècle poussé des racines trop pro- « fondes. Il y aura peut-être quelques mutineries, quelques révoltes par- « tielles dans l'interieur de l'Inde anglaise, quelques échauffourées sur « les frontières; mais elles seront facilement réprimées; le peuple n'y « prendra plus part, parce que, tout rançonné qu'il est, son état s'amé- « liore cependant tous les jours davantage sous le gouvernement sage, « tranquille et tolérant de la Compagnie. Les grands et les riches se « garderont bien de travailler au rétablissement de l'indépendance de « leurs princes, parce que sous leurs despotique empire, ni leurs biens « ni leur vie n'étaient en sûreté; tandis qu'il en est tout autrement avec « la protection des lois anglaises.

« Les Persans, les Seiks, les Afghans, etc., etc., tous peuples aux- « quels les Européens prêtent une grande importance parce qu'ils ne les « connaissent pas, pourraient donner quelques inquiétudes aux Anglais, « si la faiblesse des liens politiques qui unissent les peuples de l'Orient « leur était moins connue, et si les moyens infaillibles de se procurer « et de se conserver l'amitié de leurs chefs n'étaient pas en leur pouvoir. « L'or et les présents leur conserveront toujours l'alliance de tous ces « peuples; ils firent un heureux essai de ce mode de pacification lors « de l'ambassade du général Gardane en Perse. Leur argent réduisit à « rien tous les efforts du général français, dont la vie leur eût été fa- « cilement accordée pour une légère augmentation de subsides ou quel- « ques cadeaux de plus. Enfin, quand on considère le prodigieux accrois- « sement de la puissance anglaise dans l'Inde depuis moins d'un siècle, « on doit tout attendre de ses efforts persévérants pour l'augmenter en- « core; et sur ce point l'imagination ne saurait aller trop loin. Au sur- « plus, le gouvernement des Indes, tel qui est institué maintenant, est

la Nouvelle-Guinée et la côte Nord de l'Australie, à l'entrée de la Polynésie.....

« On parle beaucoup dans l'Inde du commerce des Bouguis sans trop savoir quelle est l'étendue de ce commerce, sans même savoir ce que sont les Bouguis. La plupart des Anglais sont à cet egard d'une indifférence vraiment remarquable; ainsi j'ai

« tellement subordonné à l'autorité du roi d'Angleterre ou de ses mini-
« stres, qu'en vérité je suis tenté de reconnaître encore ici cette feinte
« modération de la politique anglaise, qui, sous le manteau d'une com-
« pagnie de négociants, s'est formé sans bruit l'empire le plus vaste et
« le plus puissant qui jamais existât.

« Tous les politiques d'Europe ont prétendu que cette gigantesque do-
« mination anglaise dans l'Inde n'est qu'un colosse mal affermi, et qu'une
« fois ébranlé il s'écroulera de toutes parts. Peu d'auteurs ont écrit sur
« l'Inde sans se laisser aller à cette manie de prédiction sinistre, aveu-
« glés qu'ils sont par l'esprit de parti et par cette haine nationale qui,
« depuis plus de cinq siècles, divise les peuples les mieux faits pour
« s'entendre, se prêter un mutuel appui, éclairer l'univers, et assurer la
« tranquillité et le bonheur de toutes les nations. Il faut bien peu con-
« naître l'Inde, ses ressources, l'indolence et la désunion de ses habitants
« l'adroite et prudente politique des Anglais, leur puissance maritime et
« l'ignorance de leur alliés et des princes leurs voisins, ou avoir une
« furieuse manie de torturer l'avenir, pour persister dans l'idée du ren-
« versement prochain de leur puissance.

« On exagère en Europe les inconvénients d'une puissance territoriale
« aussi grande que celle des Anglais, dans l'Inde. On juge par compa-
« raison. sans songer qu'il n'y a aucune analogie entre les deux pays,
« entre les peuples et les gouvernements; on se fait également une fausse
« idée de l'administration des possessions anglaises, tant de celle de la
« Compagnie que de celle de la Couronne, en les jugeant d'après les dif-
« férents modes d'administration adoptés dans les divers états d'Europe
« et notamment en France. Bien loin de multiplier et d'embrouiller,
« comme sur le continent d'Europe, les rouages de cette administration
« les Anglais, s'étudient à les simplifier le plus possible. Ils la paient
« largement, il est vrai, cette administration; mais ils exigent qu'elle
« soit active, juste et pleine de savoir. Ce n'est pas chez eux que l'on

trouve à Madras et à Calcutta des négociants qui n'ont pas su me dire si *Bouguis* ou *Bougises* était le nom d'une île ou d'une peuplade, ou seulement celui de la saison pendant laquelle les *pros* des Bouguis viennent animer par leur présence les marchés des differents établissements européens dans l'Est.

« J'ai trouvé les Bouguis à Pulo-Pinang, à Malacca; je les ai rencontrés sur les côtes de Sumatra, tout autour de Bornéo, dans le golfe de Siam, à Batavia, à Samarang, dans les moindres criques de ces myriades d'îles qui composent la Malaisie, partout où il y avait trace d'habitations humaines. Je les ai

« met un danseur ou un chanteur là où il faut un calculateur. » — Sur ce point, nous sommes parfaitement d'accord, lui dis-je, et j'ajouterai que ce qui caractérise particulièrement l'administration anglaise, c'est qu'on ne rencontre pas chez elle cet esprit envahisseur que possède à un si haut degré la nôtre: c'est qu'elle ne se fait sentir nulle part, tandis que chez nous elle enveloppe et gêne l'homme depuis son lever jusqu'à son coucher; c'est qu'elle est impartiale et tolérante, prudemment et lentement réformatrice, abandonnant volontier à l'intérêt personnel des habitants qu'elle est appelée à gouverner, la gestion des choses d'ordre secondaire. — « Pour moi, poursuivit M. Forel, j'ai la conviction que « si le roi d'Angleterre réunissait sous son sceptre toute l'Asie, ses gou- « verneurs, envoyés sur les points les plus intéressants et que relieraient « entre eux des communications sûres, tiendraient en respect ce vaste « continent aussi facilement qu'ils tiennent aujord'hui les présidences de « Bombay, de Madras et de Calcutta. Maintenant l'accroissement de la « puissance anglaise dans les Indes est-il contraire aux intérêts commer- « ciaux des nations européennes? Non, je ne le pense pas, surtout si « ces nations ne peuvent pas espérer de s'approprier un jour cette même « augmentation de puissance. Et en supposant que le ministère anglais, « en matière de commerce, persévère dans la route libérale et productive « que lui a tracée Canning, et qu'a suivie depuis Huskisson, nous ne « pouvons, nous, habitants de l'Europe industrielle, que gagner aux nou- « velles relations que le génie, ou si l'on veut l'astuce et la force des « Anglais, auront su établir avec des nations inconnues ou délaissées « jusqu'à présent...... »

souvent questionnés sur le genre de leurs affaires, sur leur pays, sur leurs croyances, leurs habitudes; mais les renseignements les plus intéressants que j'ai pu recueillir sur ces courtiers ou commissionnaires de détroit m'ont été donnés par plusieurs capitaines qui depuis un nombre d'années naviguaient dans ces parages (1).

(1) « Les Bouguis sont les plus considérables de cinq tribus qui habitent les Célébes; on désigne les quatre autres sous les noms de:

Makassar,

Mandar,

Kailo,

Manado.

« Les Bouguis se subdivisent en différentes tribus qui obéissent à différents chefs, mais qui se trouvent de fait toutes ralliées par l'uniformité de langage et d'institutions. Parmi ces tribus, il en est une que ses entreprises maritimes et son esprit commercial ont rendue célèbre sous le nom de Ouadjou ou Touadjou; et lorsqu'on parle du commerce de Bouguis, c'est, à de rares exceptions près, de Ouadjou seulement qu'il est question.

« Les pays habité par les Ouadjous est situé presque au centre des Célébes, au nord d'un grand lac d'eau douce d'environ dix lieues de largeur; une rivière, *la Chinrana*, assez large et profonde pour recevoir des bateaux de vingt tonneaux environ, coule de ce lac dans la baie de Boni. C'est là que vit, sous le gouvernement d'une véritable aristocratie fédérale, un peuple tout-à-fait intéressant par ses institutions, ses mœurs et son industrie. Les chefs sont choisis dans certaines familles dont l'habitude a, en quelque sorte, consacré le privilége; le chef suprême est élu par le peuple *pour tout le temps que sa conduite sera bonne.*

« Les Ouadjous ne paient aucune taxe, aucune espèce de contribution; leur trafic, quel qu'il soit, est exempt de tout impôt.

Les chefs inférieurs suppléent à leurs besoins par les revenus de leurs propres terres, et l'*Aroumatona,* ou grand chef, reçoit seul par an trois jours de service personnel: un pour le labourage, un autre pour les semailles, et un troisième pour la moisson. Un Ouadjou est libre d'aller partout où il veut et de revenir quand il lui plaît; aussi l'entend-on souvent dire avec orgueil qu'aucun prince ne peut lui fermer la porte de sa maison.

« Les produits que les Bouguis achètent dans les établissements européens, sont de l'opium, de la poudre à canon, des armes à feu, du fer, des étoffes de coton communes qui se font au Bengale, des toiles peintes d'Europe, quelques étoffes légères de laine, de la soie écrue, de la poterie et de la faïence ordinaire de Chine et d'Angleterre, du tabac de Java, et des ustensiles de ménage venant de Siam ou de la Chine. Leur conduite à Sincapour a toujours été paisible et digne d'éloges; dans les contestations qu'ils ont eu, soit avec les Arabes, soit avec les Chinois, soit avec les Malais, il a toujours été constaté par les juges anglais que les torts étaient du côté de ces derniers.

« Ce qui est assez surprenant, c'est que les autres états indépendants des Célèbes sont beaucoup moins favorables à l'industrie; l'autorité y est arbitraire et vexatoire. Dans les uns, les propriétés paient la dîme; dans d'autres, le peuple est astreint à des corvées. Ailleurs, on le tourmente pour le service militaire, et dans tous il est défendu de quitter le pays, et même d'en sortir sans permission.

« La forme libérale du gouvernement des Ouadjous, bien qu'elle provoque parfois des troubles et l'anarchie, n'en est pas moins la véritable cause de l'industrie et de la civilisation avancée de cette peuplade.

« L'esprit d'entreprise auquel on n'a jamais mis d'entraves parmi les Ouadjous les a poussés à fonder des colonies dans toutes les parties de l'archipel. Leurs relations s'étendent de Manille à Achem, de Siam à la Nouvelle-Guinée. Ils ont apporté partout leurs mœurs, leurs principes, leurs habitudes, et se sont établis les courtiers de tous les autres peuples de ce même archipel, qui se livrent au petit cabotage seulement.

« On ignore en Europe l'étendue et la richesse du commerce que font ces hommes entreprenants sur des embarcations mal équipées, avec lesquelles ils ne craignent point de s'aventurer dans toutes les directions au milieu de ce vaste archipel. Ils s'occupent surtout du commerce de la poudre d'or, de l'écaille, des nids d'oiseaux et des tripans (bitches de mer); ils vont recueillir le long des côtes, dans des réduits secrets dont seuls ils ont connaissance, et jusque dans l'intérieur des terres, ces riches produits qui composent des cargaisons dont la valeur s'élève quelquefois jusqu'à 30,000 dollars.

« Les Bouguis, comme la plupart des habitants de Célébes, sont d'une taille un peu plus élevée que les autres Malais; leurs épaules sont larges ainsi que leur face, qui est d'une teint d'un rouge cuivré; ils chiquent constamment du bétel ou du tabac, et sont d'intrépides fumeurs d'opium.....

« Leurs *pros*, qui contiennent parfois jusqu'à quarante et cinquante hommes d'équipage, sont pontés; ils ont à l'avant deux petites pièces de canon, nommées bantaka, toujours abritées par un rempart fait en madriers carrés, superposés les uns sur les autres. Quelques fusils complètent ces moyens de défense; mais l'arme principale du Bouguis, l'arme en laquelle il a le

« Les Bouguis mettent toute leur adresse à se conserver le monopole direct des opérations commerciales avec les habitants; ils s'efforcent par tous les moyens possibles de susciter des entraves aux Européens, lorsque ceux-ci se hasardent à leur faire concurrence. Ils ont le privilége de l'approvisionnement de Borneo en objets manufacturés d'Europe, de l'Inde, de la Chine; ils apportent aux peuplades de l'intérieur de cette île, connues sous le nom de Dayaks, toutes sortes de marchandise qu'ils échangent contre des diamants bruts, des nids d'oiseaux, de la poudre d'or, du camphre, du benjoin et d'autres produits précieux. Ce sont eux qu'on retrouve sans cesse dans ce détroit si redouté de Macassar, où tant de navires ont disparu par leurs trahisons. En un mot, la conservation de leur monopole est l'objet de toute leur sollicitude et la cause de la mortelle antipathie qu'ils nourrissent contre les Européens, dont ils redoutent la rivalité. Voici une liste aussi exacte que possible de la quantité de *pros* engagés en 1828 dans le commerce que les Anglais attirent peu à peu à Sincapour au détriment des établissements hollandais.

Soumbawa	40 *pros*.
Côté Est de Bornéo	66
Côté Ouest de Bornéo	20
La mère-patrie des Ouadjous	50
Mandar et toute la côte Nord de Célébes et de Borneo	200
Kaili à Célèbes	100
Macassar à Célébes	100

plus de confiance, c'est le *kris,* si connu de tous ceux qui ont voyagé dans la Malaisie.

« Je fus un jour témoin d'une rixe entre quinze à vingt hommes composant l'équipage d'un *pros* Bouguis et quelques marchands Chinois, qui après les avoir trompés voulaient le chasser de leurs magasins ; en un instant trente à quarante *kris* furent tirés, car les Malais en portent presque tous deux à leur ceinture ; un quart d'heure après, tous les Chinois de la ville fermaient leurs boutiques, se barricadaient dans leurs maisons et montaient même sur leurs toits, tant était grande leur épouvante. Les Bouguis exaspérés se trouvaient seuls, absolument seuls dans la rue. Je passai au milieu d'eux en compagnie d'un Anglais sans qu'ils songeassent le moins du monde à nous inquiéter: ils paraissaient fort surpris du sang-froid avec lequel nous les examinions. Il fallut plusieurs détachements de *cipayes* pour les faire rentrer dans l'ordre et ramener la tranquillité dans les bazars.

« Du reste, les Bouguis redoutent beaucoup les pirates qui infestent ces détroits ; ils ont grand soin de quitter Sincapour par flottilles de quinze à vingt *pros,* voyagent ainsi de conserve; pourtant il n'est pas rare d'apprendre que trois ou quatre *pros* Malais, montés par des pirates, ont attaqué ouvertement ces flottilles, richement chargées, à leur sortie d'un port anglais. »

Salayer et les îles entre Célébes et Soumbawa	50 *pros.*
Pangasani et Bouton	10
Bali et Lombock	50
Florès	50
Les îles à l'Est de Florès	50

« En tout prés de 800 *pros*, d'un tonnage de 20 à 60 tonneaux et dont 140 environ avaient visité Sincapour en 1828.

LEZIONE XXIII.

SEGUE L'ARGOMENTO DELLA LEZIONE PRECEDENTE.

Seguitando l'argomento della precedente lezione, ora assisteremo alla partenza da Sincapura dello intelligente e infaticabile navigatore, che abbiamo scelto a guida ne' paesi poco noti della Malesia; ed attentamente ascolteremo i consigli ch'egli, giudice competentissimo perchè istrutto alla scuola della esperienza, dà ai trafficanti circa gli articoli più opportuni a comprare e vendere onde sicuramente e maggiormente lucrare nel commercio di quei luoghi lontani. Egli ci guiderà negli stabilimenti olandesi di Sumatra e isole vicine a Macassar, e per tutto darà utilissimi consigli ai mercatanti sui traffichi, e preziose notizie ai nocchieri circa i venti, le correnti e le maree.

« J'avais achevé de vendre ma cargaison: mes cigares, à 7 piastres et demie le mille; mon bois de sapan, à 4 piastres le picle de 133 livres anglaises; mes huiles, à 5 piastres le picle, et mes cowries, à 6 piastres le picle. Mais je n'avais reçu en échange que des marchandises et point d'argent. Avant de choisir mes articles de retour, j'avais eu soin de bien examiner le bazar avec M. Forel Kœchlin et les fils de M. Alméida. Le premier de ces messieurs surtout m'avait été d'un précieux secours pour étudier les Bouguis avec lesquels j'allais entrer en concurrence dans mon expédition. J'examinais attentivement ce qu'ils achetaient, et je me réglais là-dessus pour mes acquisitions. Je composai ainsi une cargaison assortie de sanas et balfetas (toiles blanches de l'Inde), de toiles bleues et de cayennes du Bengale, d'indiennes anglaises a grands ramages, de mousselines ouvragées, de sarongs et de mouchoirs batic et faux batic; du fer en barres coupé en morceaux de 18 à 20 pouces; de faïences anglaises dorées, consistant en petites jattes et en pots; de caisses vides peintes à fleurs, objet très-impor-

tant pour le commerce de Holo ou Soulou; de verroterie, d'outils et d'une infinité d'autres articles. J'avais en outre six mille pièces de nankin étroit et jaune que j'avais apportées de Manille. Ma cargaison étant faite, mon navire prêt, j'allai, avant de mettre à la voile, dire adieu à mes nouveaux amis dont je m'éloignais à regret.

« Au moment de lever l'ancre, je fus averti par mon second que la vergue de misaine venait de se briser par le milieu, et cela sans qu'elle eût éprouvé de secousses violentes; l'extérieur, ainsi qu'il arrive pour beaucoup de choses dans ce bas monde, avait la meilleure apparence, mais l'intérieur était entièrement pourri. Je ne pus m'empêcher de frémir en songeant au danger que nous aurions couru si cet accident nous fût arrivé lorsque nous doublions Pulo-Zapato, sur une mer très-grosse et par une très-forte brise de Nord-Est. Il fallait réparer cette avarie sans perdre de temps. Je m'adressai à M. Ramos, qui s'était vu obligé de faire remplacer toute sa mâture; nous nous mîmes en course, et deux jours après j'avais une nouvelle vergue dont le prix ne s'élevait pas à plus de 30 piastres ou 150 fr., car le bois de mâture n'est nulle part à meilleur marché qu'à Sincapour.

« Tandis que nous étions retardés par ce petit contretemps, M. Forel vint me demander s'il me serait possible, tout en gagnant les Molouques, de le conduire à l'établissement hollandais de Riow, qu'il désirait visiter. Comme cela devait me déranger fort peu de ma route, et comme j'avais d'ailleurs le plus vif désir de lui être agréable, je lui répondis qu'il n'avait qu'à faire ses préparatifs de départ. M. Forel vint donc prendre place sur mon bâtiment, et c'est à mes entretiens avec ce négociant distingué, et aux notes qu'il a bien voulu me communiquer depuis, que je dois de pouvoir initier le lecteur à la connaissance de ces deux établissements européens dans l'Inde qu'il m'a été donné d'entrevoir seulement.

« L'établissement néerlandais de Riow est situé dans la pe-

tite île de Tanjong-Pinang, qui n'est séparée de l'île de Bintang que par un canal étroit: celle-ci forme, avec la pointe orientale de la presqu'île de Malaca, le détroit de Sincapour, et se trouve au premier degré de latitude septentrionale, et au 102e de longitude à l'Est de Paris; elle appartiennent ainsi que le groupe d'îles qui en dépend, au sultan de Lingin, de la maison de Johore. Une partie des états de ce prince a passé au sultan de Sincapour, par suite d'un traité conclu avec l'Angleterre au mois de mars 1824. Déjà, dans le dix-septième siècle, la compagnie des Indes-Orientales avait fait des traités d'alliance avec les souverains de ces îles, lorsque vers l'an 1756 des aventuriers Bouguis s'y établirent et y acquirent une telle prépondérance, que le prince légitime fut obligé de céder une partie de ses droits à un vice-roi des Célèbes: celui-ci s'empara bientôt de toute l'autorité, dont l'un de ses successeurs, nommé Radja-Hadjie, se servit pour faire une guerre acharnée à la compagnie néerlandaise et pour inquiéter son commerce dans l'archipel. Ce ne fut qu'en 1784 qu'une escadre hollandaise, commandée par le capitaine de vaisseau J. P. Van Braam, se rendit à Riow, pour y venger les anciennes insultes et affranchir les souverains du pays du joug honteux des usurpateurs étrangers.

« Après avoir soumis Salangour et Tollok-Katapang, cette escadre arriva devant Riow le 22 octobre 1784. Quelques négociations inutiles et peu franches, de la part du vice-roi Radja-Alie, qui avait succédé à son frère Radja-Hadjie, furent suivies d'une descente générale dans l'île de Mars, située à l'embouchure de la rivière de Riow. Les Bouguis y avaient rassemblé toutes leurs forces derrière des retranchements défendus par cinquante-six pièces de gros calibre. Après un combat acharné, la victoire laissa aux Hollandais la possession de cette île; le petit nombre de Bouguis qui avaient pu échapper au carnage et atteindre Riow y répandirent l'alarme, si bien que Radja-Alie et les siens crurent prudent de quitter Riow pendant la nuit.

« Le sultan Mahmoud, souverain légitime, s'empressa alors de faire acte de soumission; il conclut avec le chef d'escadre, représentant la compagnie des Indes-Orientales, une capitulation; et plus tard, le 2 novembre 1784, un traité de paix par lequel il reconnaissait que ses états étaient devenus, par les droits de la guerre, la conquête des Hollandais et qu'il les tenait d'eux, comme un fief héréditaire, promettant en conséquence fidélité et obéissance à la compagnie des Indes, et au gouvernement néerlandais dans ces contrées.

« L'établissement de Riow n'est devenu de quelque importance qu'après la perte de Malacca, cédé à l'Angleterre en échange de Bencoulen, sur la côte occidentale de Sumatra. Les principales productions de Riow sont du bois propre à faire des mâts (*mast-hou*), du riz, du poivre, et surtout du gambir (*terra japonica*), dont la culture avait pris un très-grand développement, mais qui paraît avoir été atteint d'un coup funeste depuis la promulgation de l'arrêté du commissaire général qui établit un droit considérable sur l'introduction du gambir à Java. Presque aussitôt le prix de cet article a éprouvé sur les marchés de cette dernière place une baisse de près d'un cinquième: de 16 florins par picle. il tomba à 13 florins. A Riow, la baisse de prix fut comparativement plus considérable encore, ce qui fit craindre que les cultivateurs, presque tous Chinois, ne transportassent ailleurs, en émigrant, une branche d'industrie si importante pour cet établissement. Les personnes qui ont cherché à défendre cette mesure, et qui peut-être en avaient donné la première idée, ont soutenu qu'elle n'avait pu avoir aucune influence sur l'avilissement de prix à Riow, attendu qu'à Java la baisse avait été le résultat de la surabondance du gambir sur les marchés de cettes îles, au moment de l'élévation des droits. Toutefois cette supposition semble victorieusement combattue dans un excellent article inséré dans la *Gazette de Java* du 14 juin 1828, où l'on soutenait, au contraire: 1° Que le prix du gambir à Java, après la publication de l'arrêté qui élevait les

droits d'entrée, avait éprouvé aussitôt une hausse de 3 florins par picle; 2° que la baisse du prix n'a eu lieu qu'après que l'on y eut appris la baisse des prix à Riow.

« Quant au personnel de l'établissement de Riow, il est peu nombreux et se compose: d'un président, qui est en même temps commandant militaire; d'un secrétaire, d'un percepteur principal et d'un receveur des douanes, avec un commissaire du port. En 1822, les recettes publiques se sont élevées, à Riow, à 125,415 florins, et les dépenses à 148,540 flor. Les recettes s'accrurent dans les années suivantes, et cet établissement a pu non-seulement se défrayer, mais encore donner un excédant assez considérable, surtout après l'introduction d'une réforme organique, faite par une commission qui y fut envoyée en 1824.

« L'île de Sumatra, connue des Arabes sous le nom de Saborma, est partagée en deux parties à peu près égales par l'équateur, et s'étend du 94e au 104e de longitude à l'Est de Paris, sur une longueur d'environ deux cents lieues et une largeur de quarante. Elle était divisée originairement en trois parties principales, savoir: au Nord, le pays de *Balach*, ou le royaume d'*Atjeh* et ses dépendances; au centre, les états de *Minanghaban*, et au Midi, le pays de *Balahmari*, où se trouvent les états du sultan de Palembang et les Lambongs; ces derniers districts appartenaient jadis au roi de Bantam; ils forment encore aujourd'hui une dépendance de la résidence de Bantam, avec laquelle les communications par le district de Sunda sont faciles et régulières. C'est le royaume d'Atjeh qui paraît avoir été le premier visité par les Européens: les Portugais s'y étaient déjà établis dans le commencement du seizième siècle; ils y furent remplacés par les Hollandais vers les premières années du dix-septième. La compagnie avait alors une factorerie à Atjeh même; mais on l'établit plus tard à Padang, dont les districts voisins, Priaman, Sounour, Oulakan, Toudjou, Kotta, etc., furent cédés en toute souveraineté à la compagnie

des Indes-Orientales, par le traité qu'elle a conclu en 1669 avec le roi d'Atjeh.

« Une chaîne de montagnes traverse l'île de Sumatra dans tout sa longueur en se rapprochant surtout de la côte occidentale. Sur les gradins des chaînes secondaires s'étendent quatre grands lacs, qui forment des torrents considérables et de superbes cascades. La plus célébre de ces cascades tombe du mont Ophir qui est élevé de 2,170 toises au-dessus du niveau de la mer; la plus haute montagne de Sumatra, le Gounong-Kossoumbra, a une élévation de 2,350 toises. On connaît plusieurs volcans dans cette île, qui est sujette à de fréquents tremblements de terre.

« Malgré sa position sous l'équateur, l'île de Sumatra jouit d'une température assez douce; le thermomètre ne s'y éléve guère au-dessus de 24° Réaumur. Le climat en est agréable; mais sa salubrité varie suivant la situation des districts. Le sol est d'une grande fertilité, et l'industrie agricole y est en général beaucoup plus avancée qu'aux Célèbes et à Bornéo, principalement dans les pays voisins des côtes. L'intérieur de l'île est couvert d'immenses forêts où l'on trouve une foule d'animaux, des éléphants, des tapirs, des ours, une espèce de rhinocéros entièrement différente de celle de Java, des hippopotames, le tigre royal, des antilopes, des daims, des sangliers, des civettes, la loutre, le porc-épic et plusieurs espèces de singes.

« Les productions naturelles de Sumatra sont de l'or, du riz, du poivre, des rotins, de la cire, du benjoin, de l'ivoire, des resines, du gambir, des gommes, différentes sortes de bois précieux, etc. On y a également introduit avec succès la culture du café, de l'indigo, de la canne à sucre; et dans la province de Bencoulen, les arbres à épices d'Amboine et de Banda. Le commerce et les arts industriels ont fait quelques progrès à Sumatra, depuis l'époque où l'influence européenne a pu s'y faire ressentir et autant que l'a permis la ténacité des mœurs des indigènes, qui semblent toujours redouter toute espèce d'innovation.

« Les habitants de Sumatra sont en général d'un caractère tranquille et flegmatique, mais jaloux, chicaneurs et tenaces à l'excès, crédules et superstitieux; leur fanatisme est souvent dangereux, et l'on ne peut que faiblement compter sur leur bonne foi. La population de cette vaste terre est un mélange de peuples et de races diverses. Dans les districts le long des côtes, les habitants sont mahométans pour la plupart; dans l'interieur, il s'en trouve beaucoup dont le culte tient à la fois du paganisme, de l'hindouïsme et de l'islamisme. Il est probable toutefois que ce dernier y fera encore des progrès.

« Dans tous les ports de Sumatra, comme dans presque toutes les îles de l'archipel indien, on trouve quelques Arabes et beaucoup de Chinois; les uns et les autres sont en possession du commerce local. Quant aux habitants des côtes, à la fois marins et commerçants, il est probable que ces peuples sont encore des Bouguis qui abandonnèrent leur patrie à Célèbes, envahirent la majeure partie des îles de la Malaisie, et fondèrent des colonies sur les côtes orientales de l'île de Madagascar, et sur les côtes occidentales des Philippines et de l'île Formose.

« Les *Battas* sont les plus féroces de tous les habitants de Sumatra. Il est certain qu'ils sont anthropophages et qu'ils mangent leurs prisonniers et les criminels condamnés à mort. Néanmoins ils ont un commencement de civilisation, et ils paraissent être, avec les *Minanghabans*, les véritables indigènes de l'île(1).

« (1) Les *Battas* sont en général d'une taille moins élevée que les Malais; leur teint est moins rembruni. Ils se montrent très-belliqueux, et les guerres sont fréquentes parmi eux, parce que la suprématie des radjahs, ou chefs principaux, sur les radjahs inférieurs est mal affermie. Aussi la nature du gouvernement varie-t-elle selon les districts. Les plus puissants d'entre les radjahs usurpent le droit de vie et de mort sur leurs sujets, tandis que l'autorité des autres est beaucoup plus bornée. Après la mort d'un chef, ce n'est pas son fils qui lui succède, mais bien le neveu de sa sœur. Cette singulière règle d'hérédité prévaut même parmi les habitants d'une grande partie de Sumatra.

« Je n'ai point l'intention de parler en dètail de tous les peuples qui habitent l'île de Sumatra; je me contenterai maintenant de dire quelques mots des Minanghabans, ceux qui, après les Battas, méritent, je crois, le plus d'attention. Les Minanghabans ont été dans les temps anciens les premiers dominateurs de Sumatra, et le sultan de cette nation exerce encore une suprématie nominale qui est reconnue par tous les autres sultans ou radjahs, dont la puissance s'est élevée sur les débris de la sienne. Les Minanghabans sont la véritable tige du peuple malais; malgré l'obscurité qui enveloppe les premiers temps de leurs annales, on sait qu'ils ont possédé un empire assez vaste, et qu'ils se sont étendus successivement de l'île de Sumatra dans la presqu'île de Malacca, et non pas de la presqu'île dans l'île, ainsi qu'on l'avait cru fort long-temps; on s'accorde à leur donner pour berceau le royaume de Palembang dans l'île de Sumatra. En 1160, ils s'embarquèrent sous le

« Quoique les *Battas* fortifient leurs campongs, ou villages, par de larges remparts de terre, plantés de taillis et entourés de fossés et de hautes palissades, ils se laissent rarement attaquer dans leurs citadelles, et descendent presque toujours dans la plaine pour livrer bataille. Les ennemis pris ou tués sont dévorés sans miséricorde, et leurs crânes suspendus comme des trophées devant l' habitation du vainqueur.

« La polygamie leur est permise, et il n'est pas rare de voir des Battas possesseurs d'une demi-douzaine de femmes. Les parents de la jeune fille qui est prise en mariage reçoivent toujours un présent considérable en buffles et en chevaux, de sorte que les filles sont la richesse des familles. Les hommes traitent, du reste, leurs femmes absolument comme des esclaves; ils ont le droit de les vendre ainsi que leurs enfants; elles seules sont chargées des soins domestiques et même des travaux de l'agriculture. Quand les hommes ne font point la guerre, ils passent leur temps dans l'oisiveté la plus complète. Le jeu est leur passion favorite; et souvent aprés avoir perdu tout ce qu'ils possèdent, ils mettent leur propre personne et leur libertè pour enjeu.

« Ces insulaires ont conservé, sans aucun mélange, leur antique religion et leurs coutumes primitives, car leur réputation de férocité a dû

commandement de Sri-Touri-Bouwana, et abordèrent à l'extrémité de la péninsule de Malacca, qu'on nommait alors *Oudjoug-Tanah*, ou terre d'Oudjong. D'autres historiens font venir les Malais de l'Hindoustan, et prétendent faire remonter jusqu'à Alexandre le Grand l'historie de leurs souverains. J'ai dit plus haut que la race malaise avait son origine dans l'union des Bouguis avec les aborigènes de Sumatra ou Malacca. Quoi qu'il en soit de ces traditions, nous devons faire remarquer que l'émigration des Malais, en 1160, coïncide parfaitement avec la fondation de l'empire de Padjedjeran, dans l'île de Java, ce qui prouve au moins qu'un mouvement général dans la population de ces différentes îles avait lieu vers la fin du douzième siècle.

« Les possessions néerlandaises dans l'île de Sumatra sont: 1.° *Padang*, sur la côte occidentale, formant une résidence à

nécessairement refroidir le zèle des missionnaires musulmans et chrétiens. Ils reconnaissent une sorte de trinité, et révèrent trois divinités principales, dont une cependant paraît avoir la suprématie. Ils ont des idées confuses de l'immortalité de l'âme, des peines et des récompenses de l'autre vie; plusieurs points de leur croyance, et quelques-uns des noms de leurs dieux subalternes, semblent d'origine hindoue. Ils n'ont pas cependant de culte réglé, et leurs cérémonies religieuses consistent seulement dans les devoirs qu'ils rendent aux morts, et les formalités dont ils entourent la prestation du serment. Les Battas enterrent leurs morts avec beaucoup de pompe; ils célèbrent les funérailles de leurs chefs par de grands festins où, si l'on en croit Marsden, ils consomment quelquefois plus de cent auffles. Les Battas ont une langue écrite, dans laquelle se sont introduits plusieurs mots malais, mais qui paraît avoir éprouvé moins de changements que les autres dialectes de l'île. Marsden affirme que le nombre de ceux qui, parmi les Battas, savent lire et écrire est plus considérable que le nombre de ceux qui l'ignorent, ce qui est rare même chez les peuples civilisés. Enfin ce peuple présente dans ses mœurs, ses usages, ses lois, des contrastes si singuliers, on en rapporte des faits si nouveaux et si inexplicables, qu'il serait du plus haut intérêt pour l'histoire de l'homme qu'on pût l'étudier à fond. »

laquelle a été joint le district de Bencoulen, que l'Angleterre lui céda par le traité du 17 mars 1824, en échange de Malacca et de quelques établissements peu importants sur la côte de Coromandel et du Bengal; 2.° *Palembang*, sur la côte orientale, et 3.° les *Lampongs*, dans la partie méridionale de l'île, qui forment une subdivision de la résidence de Bantam.

« La ville de Padang est peu importante, cependant c'est peut-être la seule dans tout l'archipel, excepté les villes de Java, où l'on trouve établies quelques maisons de commerce hollandaises, encore ne faut-il l'attribuer qu'à cette circonstance fortuite, que le gouvernement, en 1816, en reprenant possession de cet établissement, a permis le commerce aux employés civils, afin d'encourager l'industrie agricole des habitants, qui, vu leur indolence et le peu d'importance de leur commerce, n'auraient pu sans cela trouver de débouché pour les productions de leur sol. Quelques années plus tard, cette permission de faire le commerce fut révoquée; mais plusieurs employés qui avaient su apprécier les avantages de leur position, se retirérent du service et continuèrent leurs spéculations commerciales, ce dont ils se trouvèrent fort bien. L'administration civile à Padang ne se compose aujourd'hui que d'un résident assisté d'un secrétaire et d'un receveur, avec un sous-résident à Bencoulen.

« En quittant Padang et en longeant la côte de Sumatra vers le Sud, on arrive à Bencoulen, province que posséda fort longtemps l'Angleterre, mais dont elle se défit lorsqu'elle fut enfin convaincue du peu d'avantage que présentait sa possession. Les districts qui en dépendent, depuis *Indra-Poura*, au Nord, jusqu'aux limites des Lampongs, au Sud, peuvent, à ce que l'on assure, contenir une population d'environ cent mille âmes. Les Anglais ont fait des tentatives pour y naturaliser le muscadier et le giroflier; mais on prétend que les fruits de ce dernier, ou le clou de girofle, y sont plus petits et d'une qualité fort inférieure à ceux d'Amboine. Bencoulen est une jolie petite ville, dont cependant l'atmosphère ne jouit pas de la réputation d'être

fort salubre: sous ce rapport, le fort de Marlborough, un peu plus dans l'intérieur des terres, est situé plus favorablement.

« Sur la côte orientale de Sumatra sont les états des sultans de Palembang, qui ont cédé une partie de leurs droits de souveraineté en vertu des traités conclus avec l'ancienne Compagnie, et par celui qui a suivi si heureusement la guerre terminée en 1821 par le général de Kock. Comme possession territoriale, l'établissement de Padang, dit le comte de Hogendorp, me semble d'une toute autre importance que Palembang, où le système féodal, qui régit les peuples de l'Orient, existe dans toute sa force et paralysera long-temps encore les efforts que l'on fait pour y introduire un système plus libéral. L'administration locale est composée d'un résident, assisté d'un secrétaire, de plusieurs commis et autres employés secondaires, d'un directeur de magasins et d'un receveur de douanes. Depuis l'époque de l'éloignement du sultan, un fonctionnaire indigène dirige les affaires intérieures en son nom, et sous le titre de régent (*rigks bestieder*). On estime à cent quarante mille âmes la population des principaux districts de Palembang. La ville de Palembang est bâtie à quinze milles de l'embouchure de la belle rivière Mousie, qui est large et fort profonde. Sa population peut s'élever à vingt-cinq mille âmes. Le commerce y est considérable, surtout avec Java, Banca, la Chine, Riow, Sincapour et Malacca; les importations consistent principalement en opium, sel, toiles de coton, huile, sucre, fil d'or, fer brut et travaillé, coutellerie, soies crues, thé, etc. La valeur de ces divers articles s'élève annuellement à plus d'un million de florins; lesarticles d'exportation sont de l'or, de l'ivoire, des rotins, du poivre, du gambir, de la résine, de la cire, du benjoin, des étoffes tissues du pays, des nattes, de la vaisselle de cuivre, du poisson sec, etc.

« Les Lampongs, ou la partie méridionale de l'île de Sumatra, touchent vers l'Ouest au district de Bencoulen, et à l'Est aux états de Palembang. Ces provinces sont très-marécageuses et couvertes d'immenses forêts, aussi ne sont-elles habitées que

sur les bords de la mer. Les principaux districts composant cette partie de l'île sont: le Lampong Semanka, le Lampong Sillibon, le Lampong Telok Bitong, et le Lampong Toulang Bauwang; dans ce dernier et sur les bords d'une belle rivière du même nom, se trouve le principal établissement néerlandais, avec un port; le sous-résident y demeure, tandis, qu'à Telok Bitong est un second poste militaire dont le commandant exerce en même temps l'autorité civile. Les principales productions des Lampongs sont: du poivre, du riz et peu de coton; un des moyens d'existence des habitants de la côte est de se rendre avec leurs petits cenots auprès des vaisseaux; ils passent dans le détroit pour y vendre des volailles, des œufs, des tortues, des fruits.

« L'île de Banca, située à peu de distance de Sumatra, appartenait jadis à Palembang, mais elle a été cèdée en toute souveraineté au gouvernement néerlandais. On y a envoyé un résident avec le nombre d'employés nécessaires. Les mines d'étain, qui font la principale valeur de cet île, sont placées sous la surveillance d'inspecteurs disséminés dans plusieurs endroits.

« L'île de Billiton est un petit établissement qui a fort peu d'importance; mais comme les habitants, lorsqu'ils sont abandonnés à eux-mêmes, se livrent volontiers à la piraterie et sont de hardis marins, le gouvernement néerlandais a dû y placer quelques factionnaires avec une petite garnison. Le baron Van den Capellen avait cherché à donner une direction utile à l'activité et à l'adresse des naturels de Billiton: ils sont habiles à construire des esquifs légers, et c'est en grande partie chez eux que le gouvernement colonial faisait faire les *kruispraauwen* ou petits bâtiments croiseurs, qui rendirent de si grands services à la marine coloniale.

« Les mahométans indépendants de toutes les îles Malaises reconnaissent l'autorité spirituelle du grand schèrif de Palembang et le regardent comme le représentant de la secte d'Aly, à laquelle ils appartiennent.

« Je déposai à Riow M. Carle Forel....

. . . .

« En arrivant par le travers des îles Lubeck, nous nous trouvâmes dans une mer jaunâtre, d'une assez grande étendue, où nous fûmes surpris par des calmes. Notre navire resta pendant plusieurs heures immobile au milieu de cette nappe d'une substance qui ressemblait beaucoup à de la sciure de bois. Quelques navigateurs pensent qu'elle est formée par les excréments de cétacés; d'autres prétendent qu'elle se compose du frai de poisson (1).

« La nuit, pendant le calme, la mer fut d'un lumineux terne, et sa phosphorescence peu sensible. Lorsqu'un poisson ou la brise venait à agiter cette couche presque compacte d'animalcules, des jets de lumière plus ou moins vifs illuminaient tout-à-coup la surface de la mer; on eût dit que cette phosphorescence appartenait à une couche inférieure des eaux. Ce-

(1) Souvent, en traversant les détroits, j'avais vu ce phénomène se produire dans les lits des courants, mais jamais la mer ne m'avait paru changer d'aspect à ce point. Désirant en connaître la cause, je fis puiser plusieurs seaux d'eau, et, au moyen d'une cuiller, j'écrêmai la substance qui se trouvait à la surface et la plaçai dans des verres et des flacons de cristal. Je versai aussi une partie de cette eau sur un linge, où cette substance s'attacha. J'en mis sur de papier de diverses couleurs, et, armé d'une loupe, je l'examinai avec soin.

Je crus reconnaître un animalcule, et je pensai que ce devait être le dernier échelon de l'être animé, et sa transition aux algues inférieures ou infusoires, dont les savants Deremberg et Dujardin ont longuement parlé. C'est une espèce qui appartient, selon le docteur Montagne, au genre fragilaire (*fragilaria*), de la famille des diatomées ou bacillariées, et qui a reçu de ce naturaliste le nom de *fragilaria erythraea*.

pendant ce n'était plus l'océan étincelant dans toute son étendue, comme une étoffe d'argent électrisée dans l'ombre. Aucune vague ne se déployait en nappes de soufre et de bitume; ce n'était pas non plus cette mer de lait sans bornes que j'avais aperçue quelquefois. On ne voyait pas jaillir du fond des eaux des milliers d'étoiles brillantes, dont les fusées de nos feux d'artifice ne sont que de pâles imitations. C'était un miroir terne réfléchissant des traînées lumineuses, des reflets capricieux, ou de brillants serpenteaux.

« La brise s'étant levée tout-à-coup, une clarté éblouissante, une masse de lumière nous enveloppa de tous côtés. Cette masse, inerte auparavant, avait été mise en mouvement par l'agitation de la mer, qui paraissait toute en feu, et c'était à cette cause qu'il fallait attribuer le phénomène extraordinaire dont nous étions témoins.

« J'ai encore peu parlé des madrépores et des mollusques, si fragiles, si imperceptibles, et qui cependant ont formé le contour si ce n'est même la base des nombreux archipels malaisiens et polynésiens. Je réserve ce travail pour le moment où je parlerai de Tongatabou, des îles Carolines, des Mariannes et autre îles polynésiennes, qui doivent, pour ainsi dire, leur

J'avais souvent observé la phosphorescence de la mer, et j'étais certain qu'elle devait être le plus ordinairement attribuée à la présence d'animaux doués d'un pouvoir lumineux. Sur les côtes de la Nouvelle-Hollande, j'avais vu les flots briller comme des masses d'argent et se nuancer plus ou moins vivement. J'avais aussi été à même d'observer de grands espaces de mer d'une teinte rouge. Ce phénomène, dont j'étais de nouveau témoin, me rappela ce qu'avait dit Michaëlis de la mer de Souf ou des Algues, parce que l'on croyait et l'on croit encore que la mer Rouge, entre l'Arabie et l'Afrique, a pris son nom de ces bancs d'infusoires qui lui donnent parfois cette couleur. Mes loupes n'étaient pas assez fortes pour que mes observations fussent couronnées, du succès; je n'avais pas de microscope à bord, et je pensai devoir différer mon examen jusqu'à mon arrivée à Macassar.

existence au travail des mollusques et des madrépores. Le temps me manque aujourd'hui, et j'ai hâte d'arriver à Célébes, a cette île, si curieuse, à cette terre si belle en végétation et qui mérite à si juste titre d'attirer l'attention du zoologiste.

« Par une brise favorable, nous nous éloignâmes des îles Lubeck, repaires des pirates malais. Nous étions déjà au milieu du mois de mars; je trouvais la saison trop avancée pour aller dans le détroit d'Allas, ce qui eût pu m'empêcher de faire mon voyage aux Moluques, et nous nous dirigeâmes alors vers l'entrée du détroit de Macassar.

« Le 14 mars 1829, nous aperçûmes l'île d'Arentes. Je pense que sa position est de 10' plus au Nord et 10 plus à l'Est, que celle qui lui est donnée par le célèbre Horsburgh; ce que j'ai vérifié par la latitude et des démarcations prises aux îles des Petites Pulo-Laut et à Arentes. L'île d'Arentes est basse, de forme régulière et couverte d'arbres. On peut l'apercevoir de quatre à cinq lieues par un temps clair. A la pointe Sud, il existe un îlot, et à la pointe Nord un banc de roche qui s'étend à trois milles au large. Les Petites Pulo-Laut, au contraire, sont élevées, de forme irrégulière, et se laissent voir de douze à quinze lieues par un temps clair.

« Le 19, à l'entrée du détroit de Macassar, nous aperçûmes le fond; je fis sonder de suite, et nous trouvâmes quatorze brasses; ce qui comparé avec nos observations, nous mettait sur la pointe Sud-Ouest du banc de Laers, à 24' au Sud de l'île Zalinaf, et 22' Sud-Sud-Est de la Poule et des Poulets, sans que nous pussions encore voir ces îles. Le calme et de folles brises nous retinrent plusieurs jours à l'entrée du détroit.

« Les îles de Zalinaf et de Tonin sont basses, plates et couvertes d'arbres, mais elles manquent d'eau douce, et servent souvent de refuge aux pirates de la côte de Bornéo . . . .

. . . .

. . . .

« Dès que l'on aborde la côte de Célébes, il devient impos-

sible de résister à l'admiration que fait naître le spectacle ravissant qui se déroule aux regards. Ici s'élèvent des collines couvertes de la plus riche végétation, dont les nuances variées annoncent différents genres de culture. Sur le dernier plan, des montagnes enveloppées de teintes bleuâtres, dues à leur éloignement et à la trasparence de l'air, cachent leur front sourcilleux dans les nues. D'un côté, des ondes majestueuses roulent avec bruit; de l'autre, des flots écumants se précipitent avec fracas des roches élevées, et des tourbillons de vapeur réfléchissent au loin les rayons éblouissants du soleil; ici, l'émail des fleurs se mêle au brillant de la verdure, et n'est effacé que par l'éclat, plus brillant encore, du plumage varié des oiseaux; là, des couleurs plus vives forment la parure de ces grands végétaux que l'on est tout étonné de voir décorer le sommet des arbres et devenir la demeure des habitants ailés et de singes. Du sein de bouquets de cocotiers, gracieusement épars sur la plage, s'élèvent des jets de fumée qui rappellent au navigateur la présence de l'homme dans ces contrées et les joies paisibles du foyer domestique. La nuit, un spectacle d'un autre genre, mais non moins ravissant, nous était réservé. Une heure après le coucher du soleil, la lune se montra audessus des montagnes, et une brise embaumée, venant de terre, semblait la précéder, comme sa fraîche haleine. La reine des nuit monta peu à peu dans le ciel: tantôt, elle suivait paisiblement sa course azurée; tantôt elle reposait sur des groupes de nuages ressemblant à la cime de hautes montagnes couronnées de neige. Sur la terre, sa lumière bleuâtre et veloutée descendait dans les intervalles des arbres et éclairait les retraites les plus profondes. Des cocotiers, agités par la brise et dispersés çà et là sur la côte, formaient des îles d'ombres flottantes sur une mer immobile de lumière. Auprès de nous, tout était silence et repos, hors le bruit de quelque poulie mise en mouvement par le passage brusque d'un vent subit, les gémissements rares et interrompus d'un oiseau de nuit;

mais au loin on entendait le mugissement de la vague qui venait expirer sur la plage.

« Au lever du soleil, une armée de légères pirogues, sortant des criques et des anses voisines, nous enveloppa tout-à-coup. Nous crûmes d'abord avoir affaire à une troupe de forbans si communs dans ces mers; mais nous ne tardâmes guère à reconnaître notre erreur. Ceux che nous prenions pour des pirates étaient de paisibles pêcheurs se rendant à leurs occupations journalières. Effectivement, le navire, en poursuivant son sillage, ne cessait de ranger les balises de filets tendus dans une profondeur de douze à vingt brasses d'eau.

« D'innombrables îles, couvertes de la plus riche verdure, bordent la côte de Célébes, et notre passage au travers de ces îles pourrait être comparé à une promenade faite dans un parc magnifique, entre des massifs d'arbres et de fleurs exotiques.

« L'entrée de la rade de Macassar est resserrée entre des îlots et des bancs de sable, et la vue de la ville, chef-lieu des établissements hollandais de cette partie de la Malaisie, n'a pas l'apparence imposante à laquelle on aurait pu s'attendre. La forteresse, grande construction carrée, munie de fossés et d'embrasures armées de bouches à feu, révélerait seule la présence des Européens, si le pavillon tricolore de la Hollande n'était pas là pour proclamer aussi les maîtres du pays. Les autre maisons, jusqu'au palais du gouverneur, sont basses et de la plus piètre apparence.

« Ma goëlette était bien installée et bien peinte; mes caronades en bois figuraient à s'y méprendre de vrais canons de fer; mon porteur d'expédition étant officier de la marine militaire, la flamme voltigeait à mon grand mât, et mon bâtiment avait l'air d'un navire de guerre. En arrivant au mouillage, je passai près d'un brick de guerre de la marine coloniale hollandaise, et lorsque je fus à l'ancre, je saluai le fort de neuf coups de canon: sept furent tirés en l'honneur du commandant de la rade. On vint de suite de terre me demander si mon na-

vire était un navire de guerre. Sur ma réponse négative, on me rendit mon salut par trois coups de canon tirés de terre et trois autre tirés du brick.

« Vue de la rade, la ville de Macassar présente une longue ligne de constructions irrégulières, qui se développent sur une longueur de deux milles environ. Elle est bâtie sur les bords d'une immense et belle plaine, dont elle cache la vue tout d'abord. Au Nord, les murs blancs des habitations hollandaises dominent un rang de maisons malaises, basses et costruites en bambous sur le bord de la mer. Une plaine verdoyante s'étend devant le mouillage, et le fort Rotterdam présente ses murailles menaçantes.

« Macassar est situé au Midi et sur la côte occidentale de l'île; la rade est par 5° 6' 32" de latitude méridionale, et 119° 30' 51" de longitude, à l'Est du méridien de Paris. Le quartiers européen, ou *Vlaardingen*, a la forme d'un parallèlogramme; sa population est d'environ huit cents habitants, sans compter la garnison. Il renferme six ou sept rues principales, se coupant toutes à angles droits, et bordées de chaque côté par de belles et grandes maisons en pierre, ne s'élevant pas au-dessus du rez-de-chaussée, et resplendissantes de blancheur et de cette propreté admirable qui distingue les villes hollandaises. Pourtant la plus belle portion de ce quartier est située au-delà des limites de l'enceinte des murs; c'est là que se trouvent la demeure du résident, l'hôpital et le local occupé par la *Societé de l'Harmonie*, espèce de casino qui existe dans tous les établissements néerlandais.

« Lorsqu'on a visité la pagode chinoise, qui est avec le cimetière malais, les deux seules curiosités dignes d'un observateur, il faut bien peu de temps pour parcourrir le quartier de *Vlaardingen*, habité par les négociants hollandais et les Chinois. Ceux-ci forment la majeure partie de la population totale, qui peut s'élever à huit mille âmes. Quant aux habitations des in-

digènes, elles sont adossées au rivage de la mer et répandues un peu partout, mais plus particulièrement devant la ville hollandaise.

« En descendant à terre pour présenter mes papiers au collecteur des douanes et au gouverneur, je trouvai près de la douane un Européen que je crus reconnaître. M'étant approché je lui demandai si je n'avais pas l'honneur de parler à M. Vosmaer, que j'avais connu à Valparaiso, en 1824, officier de la frégate de guerre hollandaise *la Maria Reigemberg*. Je ne m'étais pas trompé, c'était bien M. Vosmaer que j'avais devant moi, et cet aimable homme me témoigna tout le plaisir qu'il éprouvait à me rendre ici les petits services qu'il avait autrefois reçus de moi à Valparaiso. C'est-à-dire qu'il se constitua de suite mon cicerone et mon introducteur.

« Sur ces entrefaites, un négociant du pays nous s'accosta, et M. Vosmaer lui dit: Le capitaine de ce navire qui vient d'arriver est un de mes amis, c'est un *Dis-donc*; par conséquent vous êtes presque compatriotes. Ce négociant, appelé Degrave, me donna une explication qui m'était nécessaire pour l'intelligence de ce nom, que M. Vosmaer ajoutait complaisamment au mien. Lorsque la Hollande appartenait à la France, un régiment français avait occupé Macassar, et les naturels entendant les soldats s'interpeler par ces mots: *dis-donc*, leur avaient donné le nom de *Dis-donc*. — M. Degrave était fils d'un des employés civils français, qui, s'étant marié à Macassar, y avait établi une maison de commerce. Je me trouvai donc de suite en pays de connaissance. Dans ce moment, le frère aîné de M. Vosmaer, résident de la province de Maros, remplissait les fonctions de gouverneur général de Célébes pendant l'absence du titulaire, en tournée à Boële-Comba et Bonthain.

« M. Vosmaer m'accueillit fort bien, comme ami de son frère, et se mit à ma disposition pour tous les renseignements que je voudrais obtenir et pour tout ce dont je pourrais avoir besoin. Il m'invita à dîner pour le lendemain avec tous les officiers

de la garnison; et je me trouvai ainsi introduit dans la haute société et chez les autorités de cet établissement.

« Une fois mes déclarations faités à la douane, j'allai avec le capitaine Vosmaer prendre langue dans le bazar, afin de voir ce que je pourrais tenter dans le pays.

« Je me convainquis bien vite que mes transactions commerciales seraient fort peu importantes, et je m'étonnais cependant de la tristesse et du peu de mouvement de ce grand établissement; je n'en pouvais croire mes yeux, moi qui avais été témoin de l'incroyable activité de Sincapour. Dans la rade de Macassar, qui est pourtant aussi sûre que belle, pas un navire marchand; on n'y voyait que quelques *pros* désarmés, quelques pirogues de pêcheurs, venant des îles voisines ou du large.

« A terre aucun mouvement; je vis bien dans les bazars des marchands chinois, mais partout régnaient le calme et l'atonie de la mort. « Il y a ici un vice d'organisation, me dis-je; et comment est-il possible qu'n pays qui me paraît aussi riche, qu'un établissement qui me semble aussi bien placé, ne procure pas une vie plus active à ses habitants et à ses possesseurs? » On pense bien que je ne tardai pas à m'enquérir des causes de ce triste état de choses, et je leur consacrerai plus tard quelques pages.

« Il est vrai que la saison n'était par alors très-favorable au mouvement du commerce; j'étais arrivé ou trop tôt ou trop tard. Les moussons, dans la Malaisie, facilitent les communications, en permettant d'aller d'un point extrême à un autre dans une saison. et de revenir dans la saison suivante, puisque les vents du Nord-Est passent au Sud-Ouest, et ceux du Sud-Est au Nord-Ouest; d'une autre côté, elles laissent entre chaque changement de vent un moment d'inactivité assez long; les navires, en effet, sont alors partis pour gagner le Nord et le Sud, et c'est leur retour qui raméne dans le port le mouvement et la vie.

« Nous étions au mois de mars, et tous les pros qui de-

scendent dans le Sud, jusque dans le golfe de Carpenteria, sur le côtes de la Nouvelle-Hollande, ainsi que dans les Moluques et la Papouasie, à la recherche du tripang, des nids d'oiseaux, de l'écaille, de la nacre, des perles, des épices, etc., étaient déjà en voyage depuis le mois de janvier. Leur retour ne devait s'effectuer qu'en juin, juillet et août. Les navires de commerce, même la jonque chinoise qui tous les ans vient à Macassar, étaient aussi partis pour le Nord, ainsi que pour Sincapour et Batavia. Il est vrai que cette année l'époque habituelle de l'arrivée de la jonque était passée, et je prévins tout le monde, à Macassar, qu'elle n'arriverait point, car je savais que celle de l'année précédente s'était perdue avec presque tous ses passagers sur les îles Patras.

« Il n'entrait pas, du reste, dans mes projets de borner mon opération à Macassar; je devais encore visiter les Moluques et l'archipel de Holo. Ayant traité de quelques parties de ma cargaison avec des marchands chinois et M. Degrave, j'employai tout le temps que me laissèrent les formalités de la douane à bien étudier le pays où je me trouvais.

« Après Luçon et Bornéo, Célèbes est, de toutes les îles de la Malaisie, celle qui se distingue le plus par la beauté de son climat et la fertilité des son sol. Cette terre, d'environ cinquante lieues de long, s'étend du 1° 45' latitude Nord au 5° 45' latitude Sud, et du 103° 10' au 116° 45' de longitude orientale, offrant une superficie de plus de seize mille lieues carrées. Elle se compose de presqu'îles allongées, dirigées à l'Ouest et au Sud, liées par des isthmes étroits et séparées par trois baies profondes. La presqu'île de l'Est porte le nom de Tolo; celle du Nord-Est se nomme baie de Tominie, Gounong-Tello ou Gounong-Tella; la troisième, au Sud-Est que les naturels appellent Siona, est désignée généralment sous le nom de Boni. L'île de Célèbes est divisée en un grand nombre de petites souverainetés, gouvernées par des rois ou des princes indigènes, qui la plupart ont contracté des traités d'alliance avec l'ancienne compa-

gnie des Indes-Orientales, et qui se sont placées sous sa protection, en s'engageant à ne pas se faire la guerre entre elles sans le consentement du gouvernement néerlandais; à lui être fidèles dans toutes les circonstances; et enfin, à soumettre à son approbation, lors du décès des princes, le choix qui aura été fait de leurs successeurs. En vertu de ces mêmes traités, les princes du pays s'engageaient encore à ne pas permettre à leurs sujets de naviguer sans papiers délivrés par le gouvernement hollandais.

« Près de Célébes sont situées plusieurs îles moins considérables qui en dépendent; entre autres l'île de Salayer, dont la possession est partagée entre quelques princes indigènes qui ont reconnu la souveraineté néerlandaise; les îles Bouton, appartenant à un sultan; celle de Sumbawa, divisée en différents états, dont les principaux sont: Bima, Dompo, Sumbawa, Tambora et Sangar. On trouve dans cette île un volcan qui a fait de grands ravages en 1815. L'île de Célébes est élevée, montagneuse, principalement au centre et au Nord, et l'on y trouve plusieurs volcans en éruption. En général l'industrie agricole, malgré la fécondité de son sol, y est encore fort arriérée, car la population tient beaucoup à ses anciennes coutumes et superstitions, et l'influence du gouvernement hollandais n'est pas assez grande pour combattre avec succès les funestes effets du pouvoir arbitraire et sans frein du despotisme oriental. La navigation, la pêche, le commerce, conviennent bien mieux que les paisibles travaux de l'agricolture aux goûts d'un peuple naturellement belliqueux et très-remuant. Nous avons dejà parlé des Bouguis, ou habitants de la baie de Boni, et de courses lontaines entreprises dans leurs *pros* par ces hardis et infatigables marins (1).

(1) Les principaux districts de Célébes sont: 1.° ceux de Manado ou Menado et Gounong-Tello, qui forment la partie septentrionale de l'île; les premiers appartiennent à la Hollande en toute souveraineté; les derniers sont placés sous la dépendance d'un sultan vassal de ce pays. La civilisation et l'industrie ont fait de grands progrès dans ces districts; de-

« Placée sous la zône torride, puisqu'elle est coupée en deux par l'équateur, l'île Célébes n'en jouit pas moins d'un climat témpéré et salubre, grâce aux golfes nombreux qu'elle renferme, et aux pluies abondantes qui y tombent entre les moussons et surtout pendant celle de l'Ouest. Nul doute que les vents du nord, qui y règnent une bonne partie de l'année, ne contribuent aussi pour beaucoup à rendre sain le séjour de cette vaste terre.

« La population entière de l'île est propotionellement plus grande que celle de toutes les autres îles de la Malaisie; elle peut s'élever à 3,200,000 habitants. On cultive beaucoup de riz à Célébes, surtout dans les districts rapprochés des établissements néerlandais, mais pas en quantité suffisante pour sa consommation, de sorte qu'il faut en tirer tous les ans de Java et

puis plus de vingt-cinq années, un résident néerlandais y est placé sous les ordres du gouvernement des îles Moluques;

2° Mandhar, partagé entre sept princes alliés entre eux;

3° Les états du prince de Sideveng;

4° Le royaume de Tanette, sur la côte occidentale de l'île;

5° Les états de Louhou, Wadjo et Sopeng, au Nord du golfe de Boni. Le premier, sur la côte occidentale de cette baie, en est une des plus grandes souverainetés; il occupe un quart environ du territoire de Célébes; mais l'intérieur en est trop peu connu pour qu'on puisse avoir des données exactes sur la population. Wadjo et Sopeng en ont une d'environ 40,000 âmes: c'est la partie de l'île qui est la mieux cultivée;

6° Les états du sultan de Boni, pays fort peuplé, mais pauvre. D'après un rapport officiel des commissaires hollandais en 1824, il paraîtrait que ce prince compte dans ses états 40,000 hommes capables de porter les armes, ce qui fait évaluer leur population à 200,000 âmes sur un territoire d'environ six cents lieues carrées;

7° Les états du sultan de Macassar, avec une population de 65,000 âmes, sur une étendue de trois cents lieues carrées;

8° Tello, pays qui était administré, il n'y a pas bien long-temps encore par une reine vassale du roi de Boni;

9° Les districts de Maros, qui appartiennent au gouvernement hollandais et forment la belle résidence de ce nom. Partagée en régences, son

de Lombock. Les autres productions de l'île sont le blé de Turquie, la racine de manioc, les bambous, le sel, le sucre fait avec le suc de l'arbre d'aveny, le benjoin, le coton et le tabac en petite quantité. On y trouve aussi des mines de cuivre de bonne qualité, et dans l'état de Macassar, de l'étain aussi pur que celui de Banca. Le district de Louhou posséde des mines de fer d'une qualité supérieure; il existe en outre à Célébes des mines d'or; mais les habitants ne sont pas en état de les exploiter d'une manière régulière et avantageuse, et ils se montrent d'ailleurs fort peu disposés à entreprendre cette branche d'industrie. A la superficie du sol, on rencontre quelques diamants, ainsi qu'un grand nombre de pierres précieuses dans le

étendue est de deux cent trente-cinq lieues carrées, avec une population d'environ 100,000 âmes;

10° Les états de Tourate, partagés entre trois princes autrefois vassaux du sultan de Boni, mais qui se sont affranchis de cette dépendance, en 1814, pour se placer sous la protection du pouvoir européen;

11° Les districts de Boële-Comba et Bonthain, appartenant à la Hollande et formant une résidence dont la population est de 25,000 âmes;

12° Les districts appartenant au gouvernement néerlandais, et designés communément sous le nom de districts méridionaux. Ils forment une résidence dont la surface peut avoir près de deux cents lieues carrées, avec une popolation, divisée en douze régences, d'environ 75,000 âmes;

Enfin le petit district où est placé le fort Rotterdam et le cheflieu du gouvernement néerlandais à Célébes, situé entre la grande rivière de Goa, les états du sultan de Macassar et le pays de Tello. Bien entendu que nous n'avons donné ici que les noms des principales souverainetés de Célébes; chacune d'elles se subdivise, d'ailleurs, en plusieurs autres d'une moindre étendue, dépendantes du princes ou chefs, feudataires de ceux qui ont été nommes plus haut. Quant aux ports de l'île, ils sont nombreux, et nous citerons parmi les meilleurs ceux de Polo, sur la belle rade de ce nom; Samiah, Dompaleph, ainsi que les rades de Manado, de Macassar et de Bonthain. Cette dernière, située au Sud, est pourvue d'une grande baie où les navires peuvent mouiller en toute sûreté pendant les deux moussons.

sable des torrents. Toutes le côtes abondent en poissons, en tortues, et en huîtres perlières.

« On ne trouve dans le forêts ni lions, ni tigres, ni éléphants; les crocodiles seuls fourmillent à Célébes; on les aperçoit de toutes parts, étalés au soleil sur les bancs de sable. J'en ai vu de monstrueux, qui avaient plus de trente pieds de longueur. Les cerfs sont très-nombreux dans les environs de Macassar, et leur chasse, qui se fait à cheval, est un des divertissements favoris des indigènes. Les chevaux macassars sont renommés à juste titre pour leur bonté; ils sont en général plus grands que ceux de Java, et bien autrement vifs et vigoureux; on en trouve de sauvages dans les forêts, où les habitants vont leur faire la chasse pour les dompter et les dresser à la selle. On en amène tous les ans à Java plusieurs centaines, qui s'y vendent très-bien.

« Moins civilisés que les Javanais, les naturels de l'île Célébes sont en général fiers et indociles, enclins au vol et au pillage, cruels dans la guerre, ne se soumettant qu'à la force. Des nuances assez distinctes se remarquent pourtant entre leurs différentes tribus; ainsi, le Macassar est fin et hypocrite, tandis que le Bouguis est franc et emporté; celui-ci ne remet pas un istant le moment de sa vengeance, celui-là sourit en recevant une offense, cache sa fureur, et se venge en secret. Tous ont conservé l'habitude de tremper le fer de leurs armes dans un poison violent.

« Il est un lien qui les réunit, une passion qui leur est commune, l'amour de la piraterie. La tempête est moins redoutable pour le voyageur que leur soif de rapine. La plupart des navires qui ont péri sur la côte de Célébes, comme sur celle de Bornéo, n'ont pas été submergés par les flots; ils ont été pris et pillés; leurs équipages ont été massacrés. Dans tous les ports, dans toutes les criques, on trouve des objets qui ont appartenu à des Européens. J'ai vu des bricks, des trois-mâts échoués servant de maisons à des chefs de villages. Chez ces hommes indomptables, l'appât du gain excite les plus féroces convoitises,

de même que la vue du sang excite chez le tigre des appétits sanguinaires. Comment l'Angleterre et la Hollande n'ont-elles pas compris jusqu'à présent la nécessité de faire surveiller ces côtes par des bateaux à vapeur (1)? »

. . . .
. . . .
. . . .
. . . .

Alle ossservazioni commerciali, nautiche e fisiche, il nostro egregio viaggiatore intercala sovente savissimi consigli igienici ed anche farmaceutici, preziosi ai navigatori novizii sotto il clima deleterio della Malesia. Eccone un saggio.

« Le 3 mai, j'étais à Samarang, dans l'île de Java. On y redoutait beaucoup le choléra-morbus, qui en 1821 y avait fait périr plus de quarante mille personnes, sans épargner les Européens.

« La ville de Samarang est basse, entourée de coteaux qui s'élèvent graduellement. On y arrive de la rade par un canal long et étroit sur les bords duquel sont entassées pêle-mêle les

(1) A en croire le comte de Hogendorp, qui fait foi en pareille matière, l'établissement de Célébes n'a jamais procuré de grands avantages à la compagnie; on l'a toujours considéré comme un poste militaire indispensable à la défense des possessions hollandaises, et à la protection du commerce néerlandais dans l'Archipel indien en général, et en particulier, comme un chaînon utile au maintien du monopole des épiceries. Ce poste était d'ailleurs de la plus haute importance pour pouvoir surveiller et tenir en bride des peuples naturellement enclins à la piraterie et à faire la contrebande. Cependant il est à espérer qu'avec le temps, on pourra réussir à augmenter à Célébes l'industrie agricole et à multiplier les produits du sol; le café, le poivre et l'indigo y réussissent tout aussi bien qu'à Java; dejà l'opium, les toiles de la Hollande et d'autres produits, y sont des articles d'importation assez considérables, et la recette des droits de douane atteint un chiffre plus élevé, grâce au commerce que les Chinois y font en revenant régulièrement avec leurs jonques.

huttes des Malais et des Chinois. L'intérieur de la ville est construit à la hollandaise ; on y voit des canaux et des rues bordées d'arbres. Les maisons habitées par les Européens sont mal disposées et peu spacieuses, fermées comme dans le pays du Nord, et presque toutes cachées par une végétation vigoureuse qui ne laisse aucun accès à l'air. J'appris qu'en 1821 les habitants les plus aisés s'étaient presque tous réfugiés sur les collines voisines, et avaient ainsi échappé à l'épidémie. L'occupation des Anglais en 1811 avait déjà fourni cette preuve.

« De Samarang, je partis avec quatre de mes amis pour visiter l'intérieur de l'île de Java. Nous avions cinq à six domestiques, et nous devions assez fréquemment nous trouver éloignés de toute habitation européenne.

« Je me munis d'un flacon de *choléra-mixture*, dont je pris la recette. A toute la flanelle qui me couvrait déjà, j'ajoutai encore une ceinture de flanelle. On nous conseilla de manger beaucoup d'ail et d'oignons, et de boire du Porto ou de l'eau-de-vie étendue d'eau. Pendant deux mois, nous parcourûmes les montagnes de l'intérieur, voyageant tantôt à pied, tantôt à cheval, mais toujours en parfaite santé. Sur la fin de ce voyage, un de mes amis atteint subitement d'une maladie de foie, faillit mourir entre nos bras auprès de Mècassi, l'un des plus beaux volcans de Java. Mais nous fûmes assez heureux pour pouvoir le transporter vivant chez un médecin européen qui demeurait à une dizaine de lieues de là, et qui le sauva avec des sangsues.

« Un seul de nos domestiques, marchant à demi vêtu et toujours nu-pieds, ne vivant que de riz et d'eau, se crut un moment atteint du choléra. Nous le guérîmes au moyen du *choléra-mixture*, dont voici la recette :

Eau-de-vie.	8	cuillerées	de table.
Laudanum.	6	*id.*	à café.
Sulphuris éther	2	*id.*	*id.*

50 à 60 gouttes.

On mêle tout cela dans une bouteille, que l'on doit bou-

cher soigneusement. Aux premières attaques, on prend une dose, c'est-à-dire une cuillerée de table de cette mixture dans un verre d'eau chaude; on redouble si le mal continue.

« Du reste, on ne connaît guère de préservatif certain contre cette maladie, beaucoup plus meurtrière que la peste. Les personnes qui ont cherché à s'en garantir et qui ont pris le plus de précaution à cet effet, sont celles qui en ont toujours été atteintes avec le plus de violence.

« Cette maladie se déclare par le vomissement ou par des crampes et des crispations de nerfs; quelquefois par des douleurs dans les intestins, souvent par des vertiges et un violent mal de tête. Dans tous les cas, un froid extraordinaire saisit inopinément tous les membres, et les symptômes de la mort se montrent en même temps sur la figure.

« Voici le traitement employé par les médecins de l'île Maurice. On prend une petite tasse à café d'une infusion d'ayapana (le thé très-léger peut suppléer à cette plante). On y joint cinq à sept gouttes d'*alcali*, selon la force du malade, à qui l'on fait boire cette infusion aussi chaude que possible. En même temps, on frictionne tout le corps pour ramener le calorique, et l'on fait prendre trois ou quatre grains d'émétique en une seule fois et dans un verre d'eau tiède, pour provoquer de violents vomissements. Deux heures après, on donne au malade, de demi-heure en demi-heure, quatre grains de sel de Glauber, jusqu'à ce que ces doses successives amènent des évacuations. Avec ce remède, il faut guérir en vingt-quatre heures ou périr. Cette maladie qui vous emporte si rapidement, a le plus souvent une convalescence fort longue. L'homme le plus robuste paraît un squelette au bout de vingt-quatre heures. Les premiers jours de la convalescence demandent une diète sévère; il est essentiel de ne satisfaire l'appétit que peu à peu, au moyen de bouillon pris à petites doses et à de fréquents intervalles. Ce dernier traitement réussissait perfaitement à l'île de France et à Bourbon; il est différent à Java et à Calcutta, où les re-

mèdes des médecins anglais laissent périr beaucoup de monde.

« La tranquillité d'esprit est peut-être le remède le plus efficace contre le choléra-morbus. La crainte seule d'en être atteint peut tuer l'individu le plus robuste. On sait combien l'imagination exerce d'influence sur ces sortes de maladies; lorsqu'une cause étrangère peut d'allieurs les faire naître, comme un fort rhume, un estomac surchargé, des chagrins, des émotions très-vives, on court le risque de voir la maladie se manifester tout à coup avec plus ou moins de violence, selon que le malade est d'une complexion plus ou moins irritable. »

« A ces renseignements, j'ajouterai que pour guérir ou se préserver du choléra et de la dyssenterie, qui n'est pas moins dangereuse, il faut, dans le pays tropicaux, vivre comme les indigènes et se conformer en partie à leur hygiène, tout en ne s'éloignant pas trop des habitudes générales dans lesquelles on a été élevé. Le voyageur doit se baigner souvent, ne point s'exposer au grand soleil du milieu du jour, ne jamais dormir à l'air et surtout au serein de la nuit, manger des fruits avec modération, ne pas s'habituer aux liqueurs fortes, boire du vin à ses repas, s'il en a contracté l'habitude, manger avec modération, s'accoutumer aux mets pimentés, qui soutiennent la faiblesse et l'estomac, et malgré l'antipathie qu'il éprouve, mâcher du bétel.

« Jai vécu fort long-temps sous les tropiques et dans les pays les plus malsains. Dans les pays très-pluvieux, je prenais le matin un grog chaud, à mes repas du cari ou un peu de piment du café et du thé, un peu de vin. Dans l'Inde, je mâchais du bétel, non pas comme un Malais, mais de temps en temps, suivant en cela les conseils que donne mon compatriote F. Peron dans son memoire sur la dyssenterie des pays chauds et sur l'usage du bétel, mémoire auquel je renvoie le lecteur, et dont je citerai seulement ce paragraphe:

« Aussi, malgré l'inconvénient terrible dont j'ai parlé, celui « de la perte totale des dents ou du moins de leur destruction

« plus ou moins grande, le bétel est-il d'un usage général dans « tous les climats chauds, depuis les Moluques jusqu'aux rivages « du fleuve Jaune, et depuis ceux de l'Indus et du Gange jus- « qu'aux bords de la mer Noire ».

« Chaque médecin, dans l'Inde, a découvert un remède contre le choléra; mais ceux dont j'ai reconnu l'efficacité sont, comme le fait voir M. C. Forel, le laudanum et l'éthér administrés intérieurement à très-grandes doses, les buissons sudorifiques et les frictions très-chaudes faites à l'extérieur sur le malade, enveloppé dans des couvertures de laine. M. le docteur Victor Godefroy qui a soigné et sauvé beaucoup de cholériques aux Philippines, n'a jamais employé d'autre moyen de guérison.

« Quant à la dyssenterie, il faut changer de place, se réfugier sur les montagnes dans un climat plus tempéré, et suivre un régime adoucissant, jusqu'à ce que l'inflammation étant vaincue, le malade puisse reprendre son genre de vie habituel; faire alors un usage modéré des astringents, qui rendent aux entrailles la vigueur qu'une prostration générale tend à leur enlever; donner du ressort à l'organe cutané par des bains froids et des frictions huilleuses, soutenir la force du système digestif et rappeler au dedans les excrétions débilitantes dirigées au dehors par l'excès de la transpiration: telles sont les règles hygiéniques à observer pour conserver sa santé dans le pays tropicaux....

LEZIONE XXIV.

LE ISOLE MOLUCCHE.

Prima di abbandonare Celebes, il nostro nocchiero-mercatante dà alcune notizie sullo stato attuale del commercio di Macassar, principale stabilimento Olandese in quella grande isola.

« Le principal commerce de Macassar était autrefois celui des esclaves que les Bouguis venaient y vendre. De là, on les

conduisait sur les marchés de Java, où ils étaient employés aux travaux agricoles. Ce commerce, auquel la prohibition de la traite a porté le coup le plus sensible, est réduit maintenant au cabotage des Bouguis, à l'arrivée annuelle d'une jonque chinoise d'Emouy, à la pêche des *holoturies*, que les Bouguis vont chercher dans le golfe de Carpenteria, sur la côte de la Nouvelle-Hollande et dans le détroit de Torrés, et enfin à la vente des nids d'oiseaux, *sarang-bourong*, construits par une espèce d'hirondelle (*hirundo esculenta*) qu'on trouve en grande quantité dans tout l'archipel d'Asie (1).

« C'est en Chine que se consomment principalement ces nids, auxquels les Chinois accordent, outre une puissante vertu aphrodisiaque, celle plus précieuse encore de prolonger la vie. Il est peu de Chinois riches, habitués à fumer l'opium, qui n'en mangent au moins une fois par jour, soit en soupe, soit au sucre candi ou avec des blancs de volaille, pour rétablir leurs forces détruites par ce poison. Ils les assaisonnent avec des épices pour en relever la saveur, assez fade par elle-même.

« Ces nids se vendent à Canton de 25 à 40 piastres le *catty*, soit environ de 125 à 200 francs la livre. Les qualités ordinaires, et ce sont les plus nombreuses, ne vont pas au-dessous de 150 à 500 piastres le *picle*, ou de 6 à 25 francs la livre.

« Les Chinois n'attribuent aucune vertu aux nids noirs, vieux et remplis d'ordures. Il paraît que ce sont ceux dans lesquels l'oiseau a pondu et couvé ses œufs. Les nids de première qualité sont blancs transparents, et les marchands ont soin d'en enlever le plus léger duvet. J'ai acheté à Holo plus de cinq *picles* de nids blancs et près de cinquante picles de nids noirs. »

(1) « Ces oiseaux placent leurs nids au milieu des rochers, sur les bords de la mer, dans les endroits les plus escarpés, ce qui en rend la recherche fort dangereuse. Ils les construisent, dit-on, avec l'écume de la mer, ou plutôt avec une glu provenant de la digestion de la plante marine appelée *agal agal*, laquelle mise en infusion produit une fort belle gelée.

Celebri in tutta la Malesia, e reputatissime anche in molti paesi dell' Asia orientale ed australe, sono la armi delle fabbriche di Macassar.

« Ces armes consistent principalement dans des *kris* et des *lances*. Le fer de ces *lances* ne dépasse pas six à dix pouces de longueur, il est plat et tranchant des deux côtés. Quant au prix, il varie à l'infini, selon le soin plus ou moins grand apporté à leur confection, et surtout en raison du fini et de la richesse de leur monture, qui est en cuivre, en argent ciselé et parfois en or. Le manche est en bois de palmier, sa longueur varie de six à huit pieds. Une queue de cheval, teinte en différentes nuances, mais surtout en rouge, est artistement enroulée au bas de la *lance* et lui donne une grande élégance. Rien de joli comme l'effet produit par cette queue, lorsque le cavalier macassar galope avec sa *lance* renversée, la point dirigée vers la terre et enfermée dans un étui de bois fixé à l'étrier.

Les *kris* ont deux formes différentes, les uns sont droits ou légèrement recourbés, les autres se contournent en repli tourtueux. Rien qu'en le regardant, on sait de suite de combien de couches de fer la lame d'un *kris* est composée; plus se nombre est grand, plus le prix de l'arme est élevé. Le manche et le fourreau en augmentent aussi la valeur. Une poignée en ivoire, artistement sculptée ou enrichie de dorures, un fourreau d'or ou d'argent ciselé ou repoussé, ou de bois jaune ou rouge, bien poli, en peuvent doubler le prix, et l'élever parfois jusqu'à cent cinquante francs et plus. Telle est l'arme. Pour s'en servir, on saisit délicatement entre l'index et le pouce la lame de son *kris* de manière à en diriger sûrement le coup, et l'on appuie la paume de la main sur la poignée, dont la forme recourbée ne varie jamais; puis l'on pousse au cœur de son ennemi; et à moins qu'il n'y mette une bien mauvaise volonté, il est assuré d'aller dans l'autre monde, fût-il le plus robuste échantillon de ce qu'on est convenu d'appeler le chef-d'œuvre de la création.

« On fabrique encore à Macassar un grand nombre de *couteaux* à ventre renflé, renfermés dans des gaînes de bois, et qui servent aux indigènes dans presque tous leurs travaux: c'est le *machète* américain, le *bolo* des Philippines ».

Intanto il nostro viaggiatore naviga a piene vele nel mar di Flores, con la prora volta verso le Molucche. Ma a grado che s' avvicina a quelle ricchissime isole, la tempesta lo sorprende ed i pirati lo insidiano.

« Le vent n'avait pas encore cessé de m'être favorable, et j'arrivai avec facilité jusqu'à la hauteur de l'établissement de Bonthain. Là, un vent d'Est très-violent me surprit, et m'obligea à louvoyer pendant plusieurs jours. Chaque nuit, nous étions assaillis par des orages terribles accompagnés de pluie, pendant lesquels *La Soledad* faillit sombrer vingt fois. Heureusement des courants me firent franchir ce passage en dépit des vents contraires, et je pus gagner les Moluques. Les premières terres de cet archipel que nous aperçumes furent les îles de Bouton, voisines de la côte méridionale de Célèbes, et dont le radjah est vassal des Hollandais. Un canal, large de quelques milles, dans lequel nous courûmes des bordées, sépare les îles Bouton du groupe des îles Toukan-Bessy, et Wangi-Wangi, archipel en miniature, formé d'une immense quantité de petits îles, d'îlots et de rochers, qui apparaissent sous les formes les plus bizarres. La plupart de ces îles sont basses et couvertes de beaux ombrages; mais l'approche en est dangereuse, parce qu'elles sont entourées de récifs qui s'avancent au loin dans la mer.

« Entre Bouton et les Toukan-Bessy, nous distinguâmes une goëlette moins grande que *La Soledad* qui s'avançait à notre rencontre. Bientôt nous fûmes à portée de la voix. Le capitaine me héla en anglais, et m'annonca qu'il avait aperçu, la veille, un grand nombre de *pros* qui avaient paru vouloir l'attaquer; mais que, favorisé par le vent, il était parvenu à leur échapper. La goëlette venait de Java et se rendait à Amboine. Craignant quelque nouvelle rencontre, le capitaine me demanda à naviguer

de conserve avec moi, proposition que j'acceptai de grand cœur. La mer était très-belle; les deux bâtiments purent donc s'approcher, et nous eûmes tout le loisir de causer, après avoir pris toutefois les dispositions nécessaires pour nous défendre contre les pirates, dans le cas où ils viendraient nous attaquer (1).

(1) E furono le due navi aggredite di fatto, e fieramente, dai pirati Malesi. Io trascrivo in questa nota la descrizione di questa pugna sanguinosa sostenuta dal Lafond e dalle sue genti, e che poco mancò non riuscisse fatale alla nave olandese, perchè credo possa riuscire utile e di ammaestramento a quelli fra i capitani e armatori nostrali, che imprendessero navigare per ragioni di commercio in que' remoti paraggi.

« Le soleil allait se coucher dans toute sa splendeur tropicale, nous marchions côte à côte, et déjà nous allions doubler la pointe Kanory de Bouton, lorsqu'une armée de *pros* se montre tout-à-coup à l'horizon; presque au même moment la brise fléchit. Cette circonstance pouvait nous devenir fatale, nous le savions; le vent nous laissait maîtres de nos manœuvres, et nous permettait de nous servir utilement de notre artillerie; tandis que dans le calme les pirates pouvaient impunément nous entourer et nous lancer une grêle de flèches et de javelots de bambou, dont les pointes durcies au feu entrent profondément dans les chairs, où elles se brisent et occasionnent des blessures dangereuses, souvent même mortelles, car elles sont pour la plupart empoisonnées.

« Nous passâmes la nuit dans l'attente; le lendemain, les premiers rayons du soleil nous montrèrent les *pros*, dont les intentions hostiles ne pouvaient plus être mises en doute. Le calme continuait toujours, il fallait prendre bravement son parti et se préparer à une vigoureuse defense. Nous fimes couvrir nos ponts avec nos tentes, afin que les flèches et les javelots restassent accrochés dans ce réseau de toile et ne pussent exercer leur effet meurtrier. Presqu'au même moment, la goëlette hollandaise se sépara de *la Soledad*, et cédant au courant qui l'entraînait, je la vis, à mon grand effroi, dériver sur un ilot de rochers, où elle courait risque de se briser. Pendant ce temps, les *pros* malais s'avançaient toujours, resserrant de plus en plus le cercle dans lequel ils l'avaient enveloppée, et se préparaient, à sauter à l'abordage, malgré le feu bien nourri de sa mousqueterie et de ses canons. Mais je dus bientôt détourner mes re-

« L'île de *Bourou* est formée par un pic dont la hauteur s'élève à 2,200 mètres. Les Hollandais entretiennent un résident et quelques troupes à Cajeli pour maintenir leur domination. Dès que je fus arrivé dans ce port, je me rendis de suite auprès du résident afin de me faire délivrer l'autorisation de sejourner temporairement à Bourou; ce que j'obtins avec le plus

gards de cette scène, pour m'occuper exclusivement de la défense de mon navire, contre lequel s'avançait en bon ordre toute une division de pirates.

« Le branle-bas général du combat est comandé; tout le monde est à son poste. Les canonniers, la mèche à la main, n'attendent que le signal pour mettre le feu à leurs pièces. Dans la hune de misaine et sur les lices, des espingoles et des pierrers présentent leurs gueules menaçantes.

« Pas un cri, pas une parole; partout sur mon bord régne un silence solennel; on dirait que, prévoyant la scène terrible qui va se passer, et le danger que nous courons, chacun de nous éprouve le besoin de faire un retour sur lui-même. Mon air calme et assuré, d'ailleurs, remplit mon équipage de confiance; et je lis dans les yeux de tous mes matelots la volonté de vendre chèrement leur vie.

« Arrivés à une certaine distance de nous, les Malais s'arrêtent et paraissent se consulter un moment. Puis, forçant de rames, ils se disposent à nous entourer afin de nous attaquer de tous les côtés à la fois. Placé sur la demi-dunette, ma longue-vue à la main, j'examine les forces des ennemis, et je jette malgré moi un dernier regard sur mon infortuné compagnon de route, que je crois à l'agonie. Trente *pros* nous entourent, et pas un souffle de vent pour nous aider à diriger sûrement nos coups. Cette pensée me serre le cœur; car une fausse manœuvre, je le sais, peut nous perdre et nous faire tomber au pouvoir des Malais, qui continuaient à s'avancer, bien qu'ils fussent étonnés de nous voir si tranquilles; en effet, pas une amorce n'a encore été brûlée.

« Qu'on se figure ma joie lorsque je vois tout-à-coup nos voiles supérieures se gonfler sous l'influence de la brise! La goëlette obéit au gouvernail, nous pouvons songer à nous défendre! Je laisse alors arriver sur bâbord, et prenant le cordon de *pros* en enfilade, je les salue de toute ma bordée de tribord. Cela fait, je loffe tout assitôt et leur envoie ma bordée de bâbord. Un plein succès couronne ces deux manœuvres; dix *pros* sont culbutés et mis en pièces. Au silence solennel qui règnait quel-

grandes difficultés, et en m'appuyant sur les impérieux besoins de mon équipage. Les seuls ports, en effet, que les navigateurs puissent fréquenter aux Moluques, après l'accomplissement néanmoins de certaines formalités, sont ceux de Ternate, d'Amboine, et de Manado. Le nombre des Européens vivants dans l'île de Bourou était alors fort limité; il se bornait au résident, nommé

ques instants auparavant succède un épouvantable vacarme; on n'entend que cris de confusion et de détresse. Dans la mer apparaissent de grandes taches de sang, et sa surface est couverte de débris. Tandis qu'on recharge nos coronnades, une décharge de notre mousqueterie achève de porter le désordre dans les rangs des Malais, qui s'éloignent à force de rames.

« Tout danger paraît avoir disparu pour mon équipage. Je puis songer à la goëlette hollandaise, dont le sort me donnait le plus vives inquiétudes, et voler à son sécours! La brise est faite: je laisse porter immédiatement sur elle. Mais cette monœuvre, dictée par l'humanité, va peut-être me devenir fatale; car le calme me reprend bientôt. Abrité par la terre, je vois la brise sillonner les vagues à quelques encâblures de *la Soledad*, et nos voiles tomber le long des mâts! Les Illanons dont les *pros* n'ont pas été détruits reviennent à la charge; ils veulent venger la mort de leurs compagnons, et font pleuvoir sur nous une grêle de flèches et de javelots. L'épouvante s'empare de mes matelots; les uns se défendent faiblement, les autres vont chercher un abri sous la chaloupe, effrayes qu'ils sont par les balles que leur envoient les rantakas des pirates, et ne songeant pas au danger bien plus terrible dont les menace un combat à l'arme blanche. Que pouvions-nous contre ces furieux s'ils parvenaient à monter à bord? Leur multitude aura bon marché d'un equipage composé de dix-neuf individus, dont trois Européens. Cette réflexion ne m'empêche pas de me préparer à les recevoir. J'exhorte tout mon monde, et parviens à faire passer dans l'âme de chacun quelques étincelles du feu qui m'anime. On est décidé à se faire tuer plutôt que de se rendre. Quelques instants encore, et nous allons avoir à leur tenir tête sur notre pont. Tout-à-coup la brise se fait de nouveau sentir, nos voiles s'enflent, et je vois la goëlette hollandaise qui s'avance rapidement vers nous. Nous étions sauvés! Les Malais comprennent le danger auquel ils sont à leur tour exposés; ils bordent leurs avirons et déploient leurs voiles, pour fuir avec plus de vitesse. Déjà la mer frissonne sous l'in-

Cheller, à son secrétaire, au ministre presbytérien et au sergent, qui avait sous ses ordres un caporal et vingt-sept soldats javanais ou amboinais.

« L'île de Bourou, dont le sultan de Ternade fut jadis dépossédé par les Hollandais, est très-fertile, et généralement peu connue. Elle est longue de dix-huit lieues de l'Èst à l'Ouest, sur une largeur de treize lieues du Nord au Sud. La baie de *Cajeli*, située dans la partie septentrionale, est vaste, profonde, sûre et très-large à son embouchure. Rien de joli comme le village de *Cajeli*, construit en amphithéâtre sur le bord de la mer, dans le Sud-Ouest, au fond de la baie. C'est des envi-

fluence de la brise; *La Soledad*, toute blanche de voiles, marche résolument contre le gros des *pros*, et leur envoie ses dernières charges de mitraille, qui détruisent encore quelques-unes de ces longues embarcations.

« Ce que je viens de raconter en quelques lignes avait duré plus de trois heures. Sur quarante-cinq ou cinquante *pros* qui composaient la flotille des Malais, quinze avaient été mis en pièces par nous, et une centaine de Malais devaient avoir perdu la vie dans l'action. Sur *la Soledad* trois hommes etaient blessés, dont un mortellement. Mon second avait eu la main traversée par un javelot. Dans la crainte que les armes de nos ennemis ne fussent empoisonnées, j'avais eu soin de faire laver à plusieurs reprises avec de l'alcali les plaies de mes blessés. Sur vingt-cinq soldats européens qu'elle portait à Amboine, la goëlette hollandaise avait cinq hommes tués et dix blessés. Le capitaine du navire l'était lui-même grièvement. Sa position, du reste, avait été beaucoup plus critique que la mienne; car, entrainé par le courant près de la côte, il était devenu le point de mire des pirates qui étaient restés à terre, et deux fois il avait eu à repousser l'abordage. C'en était fait de nous si *La Soledad* se fût trouvée dans la même situation; car mes matelots étaient trop peu aguerris pour résister à une centaine de campilans levée sur leur tête, el nul doute que nos vainquers ne m'eussent mis dans l'impossibilité de parler aujourd'hui de leurs brigandages. Le péril était passé; il s'agissait de ne pas retomber dans un autre: nous fîmes force de voiles avec la goëlette hollandaise, et nous allâmes mouiller dans la baie de Cajeli, sur l'île Couron, afin de faire soigner nos blessés et prévenir des autorités de l'audacieuse attaque dont nous avions failli devenir les victimes.

rons de cette baie que l'on tire cette huile si précieuse pour les préparations pharmaceutiques, connue sous le nom de *cayapouti* (bois blancs) de Bourou; mais les Hollandais s'en étant réservé l'exploitation, leurs navires seules sont admis dans cette baie, et les pavillons étrangers ne sont reçus que dans le cas où des avaries y rendraient leur sejour indispensable.

L'état de mes blessés commençait à s'améliorer sensiblement; il fallait songer au départ et poursuivre ma route sur Ternate. J'éprouvai beaucoup de difficultés à vaincre les vents de Nord-Est qui soufflent entre les Moluques dans cette partie de l'année. J'aurais bien pu continuer ma route par le détroit de *Patientia* formée par la presqu'ile Sud de Gilolo, les îles Batchiam, Mackian, Motir, Tidore, Ternate, et tous les îlots environnants; mais il n'eût pas été prudent de m'avventurer seul dans ce detroit, car la goëlette hollandaise était restée a Bourou, et j'aurais couru grand risque cette foi de devenir la proie des pirates illanons. Je me décidai donc pour la voie la plus courte mais la plus pénible, à cause de vents contraires, et continuai à me diriger vers Ternate, où nous arrivâmes sans encombre.

« A peine arrivé à Ternate, je vis bien que là, comme à Macassar, mes opérations se borneraient à fort peu de chose: j'étais encore arrivé trop tôt ou trop tard. Mais comme je tenais à bien connaître le pays et ses ressources, dans la crainte que ma chap ne fût pas réputée valable, je me déclarai en état d'avaries, et fis caler mon mât de hune pour visiter mon gréement.

« L'ile de Ternate, qui consiste en un seul pic d'une hauteur considérable, où fume encore aujourd'hui un volcan, est située par 0° 52' de latitude septentrionale et 125° 12' de longitude à l'Est du méridien de Paris. Elle appartenait à un sultan mahométan qui y a fixé sa résidence, et dont le vaste dalem, ou palais, s'élève entre la *ville de Ternate* et le fort hollandais nommé *fort d'Orange*. Un traité d'alliance fut autrefois conclu entre un des prédécesseurs de ce sultan, tant pour lui que pour les sultans de Tidore et de Batjan, ses vassaux, et la Compa-

gnie des Indes-Orientales. Il cédait par ce traité une partie de ses droits de souveraineté contre une pension annuelle. Une autre clause stipulait l'extirpation de tous les arbres à épices qui se trouvaient ou pouvaient exister plus tard dans ses vastes domaines. Mais cette clause odieuse et manifestement opposée au vœu de la nature, qui semble avoir destiné ces îles à produire des épices, a été abolie par le baron Van der Capellen, lors de son voyage aux Moluques.

« Bâtie en amphithéâtre sur le bord de la mer, la *ville de Ternate* se présente assez bien. Les maisons, uniformes dans leur construction, sont toutes entourées de jardins et n'ont qu'un simple rez-de-chaussés, disposition nécessitée par les tremblements de terre. Les rues sont tirées au cordeau et se coupent à angles droits. En s'enfonçant dans l'intérieur, on parvient bientôt à une hauteur considérable, où l'on jouit d'un air délicieux et d'une température à peu près semblable à celle des contrées du Midi de l'Europe. Le sol de Ternate, ainsi que celui des îles qui forment la résidence de ce nom, est en général des plus fertiles et propre à tous les genres de culture. La population de ces îles est assez considérable; la capitale seule compte six mille habitants, dont le caractère distinctif est l'indolence, ce qui s'explique facilement par leur peu de besoins et par ce qu'on n'a jamais tenté de stimuler leur industrie. L'établissement de Ternate est d'une haute importance pour les Hollandais; non seulement il leur assure le commerce exclusif des épices, mais il forme encore un point militaire propre à la défense de leur commerce et de leur possessions dans la Malaisie. Pendant la dernière guerre maritime, Ternate se vit attaquée à plusieurs reprises par les Anglais; mais grâce au courage et à la fermeté du gouverneur, Van Budach, à qui ce poste avait été confié, ils ne parvinrent à s'en emparer qu'après la reddition de Java. L'administration hollandaise, à Ternate, se compose d'un résident, assisté d'un secrétaire et de deux employés, ayant le nom de sous-résident à Galela et à

Bitzolie, dans l'île de Gilolo. Ces établissements ont été fondés en 1824 par le gouverneur général Van der Capellen. On trouve encore à Ternate une magistrature, un conseil de justice et une chambre des orphelins.

« Les Moluques sont après Java la plus importante des possessions hollandaises à l'Est du cap de Bonne-Espérance. Ce vaste archipel porte les signes évidents de bouleversements produits par des tremblements de terre. Le grand nombre d'îles dont il se compose peut se classer en trois groupes : celui d'Amboine, celui de Banda et celui de Gilolo.

« C'est dans la petite île d'Amboine, chef-lieu du premier de ces groupes, qui se compose de onze îlas, qu'est fixée la résidence du goverveur général des Moluques. Rien de pittoresque et de joli comme l'aspect de cette terre couverte de nombreux villages et ombragée par des milliers de girofliers. La ville d'Amboine occupe la rive gauche de la baie du même nom, par 3° 41' 4" de latitude Sud et 125° 45' 58" de longitude orientale ; elle s'étend sur une plaine marécageuse d'une longueur de trois milles environ sur un tiers de mille de largeur. Les habitants d'Amboine possèdent deux temples protestants ; l'un de ces temples est particulièrement réservé aux indigènes qui ont embrassé la foi chrétienne, et dont le nombre, assez considérable déja, s'accroît chaque jour.

« Sur la grève est bâti un débarcadère qui débouche devant le *fort Victoria*, qu'il faut traverser pour entrer en ville.

« Ce fort, construit par les Portugais, premiers possesseurs de l'île, fut ensuite conquis par les Hollandais, qui lui donnèrent le nom de *New-Victoria*. L'île d'Amboine, dont la population totale peut-être de cinquante mille âmes, récolte, outre le girofle, du sucre, du café, de l'indigo et des fruits de toute espèce. Le climat d'Amboine est plus sain et plus agréable que celui de la plupart des contrées situées entre les tropiques ; le sol y est en partie rocailleux et aride, et c'est là que les giro-

fliers viennent le mieux. Il est des parties cependant qui sont remarquables par leur fertilité : on y trouve des milliers de cocotiers et d'arbres à sagou, dont la moelle délicate constitue la nourriture principale des habitants. La culture du riz, d'ailleurs, est loin d'avoir atteint à Amboine le même degré de perfection et d'extension qu'à Java, et chaque année de grandes quantités de riz sont tirées de cette dernière île pour la consommation des Moluques. Année commune, la récolte des clous de girofle peut être estimée à 250 ou 300 mille livres.

« On assure que le produit moyen d'un giroflier s'élève à cinq ou six livres de clous par an, quoique l'on en voie qui donnent jusqu'à vingtcinq livres. L'arbre lui-même est une de plus belles créations de la nature: il atteint communément une hauteur de trente à trentecinq pieds; ses branches ne s'étendent pas très-loin du tronc, qui est d'un gris-pâle; ses feuilles se renouvellent régulièrement au mois de mai; elles sont oblongues, de couleur foncée. A quinze ans, le giroflier commence à porter des fruits; à vingt ans, il a atteint son point de perfection.

« Ainsi que je l'ai dit plus haut, c'est à Amboine que demeure l'ancien possesseur de Java, le puissant sultan de Djocjocarta, dépossédé de Java, puis du territoire de Solo par les Hollandais, et qui est l'objet d'un active surveillance aux Moluques.

« La plus grande des Moluques, après Gilolo, est Céram, célèbre pour son pic élevé de huit mille pieds au-dessus du niveau de la mer. Cette île dépend en grande partie du sultan vassal des Hollandais, et produit en abondance des clous de girofle.

« Vers la partie la plus méridionale de la Malaisie s'élève l'île Timor, qui a environ cent lieues du Nord-Est au Sud-Ouest, vingt lieues de largeur moyenne et seize cent vingt-cinq lieues carrées de superficie. Cette île, la plus grande et la plus importante de toutes les îles voisines, est partagée en soixante-trois royaumes ou petits états, presque tous vassaux des Portugais ou des Hollandais.

« Les Portugais arrivèrent à Timor au seizième siècle, et en restèrent les maîtres jusqu'en 1613. Ils furent chassés de Koupang par une escadre hollandaise, et fondèrent alors un établissement à Lipào, qu'ils transportèrent à Diéli: ils créèrent en même temps les succursales de Bàton-Godi et de Manatouli. En 1801, les Anglais s'emparèrent du comptoir hollandais de Koupang, mais leur armée fut détruite par les métis qui dominent à Timor; ils reprirent ce comptoir en 1811, et le rendirent à la paix de 1814.

« Le sol de Timor n'est pas, à beaucoup près, aussi fertile que celui des autres Moluques. On n'y admire pas cette végétation plantureuse qui est la parure habituelle des contrées équatoriales. Les mammifères y sont assez rares, mais on y trouve une assez grande quantité d'oiseaux.

« Un navigateur distingué, M. de Freycinet, assure que la colombe kourou-kourou, la colombe nuancée et le colombar unicolor viennent de Timor. On y voit le petit kakatoua blanc, la perruche érythroptère, la perruche à face bleue, qui vit aussi à l'extrémité Sud-Est de la Nouvelle-Hollande, et une foule d'autres oiseaux rares et précieux.

« L'île de Timor fournit encore en abondance de l'or, du cuivre, du bois de sandal, du teck, du bambou, du coton, du tabac, de l'indigo, etc. Les deux villes principales, ou plutôt les seules de l'île, sont Koupang et Dieli. Koupang, située dans la partie méridionale de la superbe baie de ce nom, est avec le port Concordia la propriété des Hollandais. Dieli, située au Nord-Est, appartient aux Portugais. Sa population est d'environ 2,000 habitants. Cette ville faisait autrefois un très grand commerce d'esclaves, que l'on envoyait à Goa et surtout à Macao.

« Les naturels de Timor excellent dans la construction des sampans ou pros, de 25 à 100 tonneaux, et dans celles des pirogues volantes, avec ou sans balancier, et c'est même là leur principale industrie.

« Plusieurs îles composent la RÉSIDENCE DE BANDA. Parmi les

plus remarquables, je citerai *Banda-Neira*, *Louthoir* et *Pulo-Aiz*, qui sont exclusivement réservées à la culture du muscadier.

« Les deux premières forment avec le volcan *Gounong-Api*, la superbe *rade de Banda*, que défendent plusieurs forts, et entre autres le *fort Belgica* et celui de *Nassau*, à Banda-Neira, ainsi que le *fort Hollandia*, construit sur les hauteurs de Louthoir. Les riches récoltes de noix de muscade, la position magnifique et la superbe rade de Banda sont des avantages immenses, sans doute; mais ils disparaissent presque entièrement devant la grande insalubrité de cette île, et les tremblements de terre qui suivent les éruptions du volcan.

« Toute la partie Nord-Ouest de l'île, est basse et couverte de marécages, ce que l'on peut, du reste, remarquer dans la plupart des îles Moluques. Une partie du sol est en général parfaitement plate, tandis que l'autre s'élève en montagnes volcaniques plus ou moins hautes. Ces îles ont d'ailleurs dans leur formes, dans leur contours, leur aspect et l'ensemble de leur construction, un singulière analogie entre elles. La population de Cajeli est d'environ dix-huit cents habitants, et l'on porte à trois mille le nombre des Malais établis dans ce village. Quant à la population de l'île entière, il serait impossible de lui assigner un chiffre exact, car on connait très-peu ce qui concerne les Alfourous, retirés dans les vallons et sur les montagnes de l'intérieur, et qui se laissent très-difficilement approcher (1).

(1) M. Cheller, avec lequel je m'entretins à ce sujet, porte la totalité de la population de ces îles à trente mille individus. Les Alfourous et les Papouas sont très-redoutés des Malais, ainsi que des aborigènes de Céram et des grandes Moluques. Ces peuples choisissent de préférence la nuit pour opérer leurs descentes. Ils enlèvent des hommes, des femmes, des enfants, qu'ils massacrent ou réduisent au plus dur esclavage. Pour se défendre de ces visites hostiles, un vaste système de piéges est organisé. Toutes les plages où les pirogues peuvent mouiller facilement, sont couvertes d'une ceinture de graminées, entretenues avec le plus grand soin. Sous cette bande sont creusées de grandes fosses, couvertes de

La population de *Cajeli* se divise en deux classes : les gens du peuple, qui portent un ample sarrau de toile peinte, et un mouchoir sur la tête; et les orangs-cayas, qui sont vêtus, comme leur radjah, d'une large tunique de toile peinte à grandes fleurs descendant jusqu'à la cheville. Leurs pieds sont placés dans d'élégantes babouches, et de légères moustaches ornent leur lèvre supérieure. Les femmes sont remarquables par leur petite taille; jusqu'à dix ou douze ans, elles ont des formes assez gracieuses; mais bientôt flétries par les travaux auxquels elles sont condamnées, leur physionomie s'enlaidit facilement. Leur chevelure, noire comme l'aile du corbeau, est leur plus grand attrait; elles la portent nouée sur la tête et gracieusement entrelacée de guirlandes de fleurs. Un sarrau de toile peinte, flottant sur le corps, et recouvert d'une camisole noire, compose à peu de chose près leur seule parure.

« L'île de Bourou abonde en fruits, en volaille et en gibier de toute sorte. On y rencontre surtout une espèce de ruminant peu connu des zoologistes, et appelé cerf des Moluques. La *baie de Cajeli* est très-poissonneuse, et les naturels excellents dans l'art de la pêche. Chaque nuit nous les voyons jeter leurs lignes à la clarté des torches de dammar et prendre des quantités considérables d'un poisson qui a la saveur et la longueur du hareng. Les bœufs qui passent en troupeaux à Bourou sont de race croisée, et tiennent à la fois du buffle et du bœuf à bosse; ils sont de petite taille; une loupe graisseuse assez forte surmonte leur dos. Bourou fut long-temps chargé de l'approvisionnement

feuilles de palmier et d'une mince couche de sable. Ces trous sont hérissés à l'intérieur de bambous durcis au feu et taillés en pointe. Les Papouas ne portent pas de vêtements; on voit combien ils doivent redouter de tomber dans ces piéges, qui mettent leur chair en lambeaux et leur font subir mille tortures. Il importe donc beaucoup à l'étranger qui parcourt ces îles de ne s'éloigner des habitations qu'accompagné de guides et en avançant avec la plus grande circonspection, sans quoi la promenade pourrait finir pour lui d'une façon peu agréable.

des boucheries d'Amboine; mais depuis, des épizooties ont sensiblement diminué les ressources de cette île (1).

« Lors du tremblement de terre arrivé en 1629, les vagues en furie s'élevèrent dans les trois détroits de Lonthior, de Célamme et Zonnengat, jusqu'à vingt-cinq pieds au-dessus de la hauteur qu'atteignent les plus fortes marées. Bon nombre de maisons, construites sur la pointe orientale du port de Nassau, furent arrachées de leurs fondements et entraînées dans la mer avec leurs habitants. Un canon de gros calibre, du poids de 3,500 livres, fut entraîné à trente-six pieds de la jetée où il était placé, et les carcasses de trois vaisseaux, que l'on avait fait couler bas pour assumer la jetée, disparurent sans que l'on pût en retrouver les débris. Plus tard, en 1691, l'éruption volcanique fut suivie de secousses si terribles que la plupart des habitants émigrèrent, et se rendirent à Macassar, à Amboine et à Ternate.

« L'administration de Banda se compose d'un résident assisté d'un secrétaire, d'un administrateur en chef pour les finances et les magasins, et d'un inspecteur des parcs d'épiceries, avec de sous-inspecteurs établis à Louthior et à Pulo-Aiz. *Neira* possède un conseil de justice, un banc de magistrature et une chambre des orphelins. J'ai dit que le principal et à peu près le seul des produits agricoles de Banda sont les *noix de muscade*. Cette île peut fournir annuellement 500,000 livres de *noix* et 150,000 livres de *macis*. On appelle *macis* l'enveloppe interne de la noix

(1) Durant le court séjour que je fis dans ces parages, je n'oubliai pas d'aller rendre visite au radjah de *Cajeli*; c'était un homme de taille moyenne, âgé de trente ans environ et de mine assez chétive. Il n'avait pour toute marque distinctive que la canne à pomme d'or, et sa mise était fort négligée. Le radjah m'accueillit parfaitement bien. Je dois cependant à la vérité de déclarer ici qu'il essaya de me vendre quelques bouteilles d'huile de *caya-pouti* quatre ou cinque fois plus cher qu'elles ne valaient. Il rabattit, du reste, graduellement de ses prétentions jusqu'à en venir au prix que je lui offrais, et nous nous séparâmes les meilleurs amis du monde.

de muscade, qui forme une espèce de tissu fibreux entre celle-ci et l'écorce extérieure. On se figurerait difficilement un arbre plus agréable à la vue que le *muscadier*. Ce splendide végétal atteint une hauteur de trente-cinq à quarante pieds, et ressemble assez, pour la couleur de ses feuilles, à nos poiriers d'Europe. Il commence à porter des fruits vers la huitième année, et produit pendant plus de cinquante ans, s'il est abrité convenablement, et si, comme à Banda, on le mêle à des plantations des muscardiers sauvages. Le produit annuel d'un arbre est calculé, en moyenne, à cinq ou six livres de noix; mais il en est qui donnent jusqu'à quinze et vingt livres. La première récolte de la *muscade* se fait en août, et la seconde en novembre et en décembre. Séparées avec soin de leur écorce verte extèrieure et du *macis*, les noixs sont alors exposées à la fumée pendant deux ou trois mois sur des claies, dans des bâtiments destinés à cet usage. On les dépouille ensuite d'une dernière écorce intérieure très-dure, puis on les trempe aussitôt dans un mélange de chaux et d'eau de mer. Quant au *macis*, il doit être également séché au soleil et au vent, et non au moyen de claies à fumer, ainsi que le font secrètement certains planteurs lorsque la saison est humide.

« Ce n'est qu'en 1621 que Banda, Neira et Louthoir furent complètement soumises par les Hollandais. Malhereusement, elles étaient alors presque entièrement dépeuplées, et il fallut chercher les moyens d'entretenir dans ces îles la culture du *muscadier*. Pour cela, la compagnie se décida à coloniser cette partie de ses possessions et à faire des concessions du terrain aux Européens qui voudraient venir s'y fixer. La Compagnie s'engageait aussi a fournir aux planteurs du riz pour le prix coûtant de Java, et des esclaves à 40 rixdales par tête. Cette dernière clause a nécessairement cessé d'être observée depuis l'abolition de la traite; le gouvernement envoie maintenant à Banda les indigènes condamnés par les tribunaux à long bannissement, afin de procurer des travailleurs aux colons ou perkeniers.

« Gilolo, dont la population s'élève à soixante mille âmes environ, est la plus grande des Moluques; *Galeta*, dans la partie dépendante du sultan de Tidore, et *Bitzoli*, dans celle qui est soumise au sultan de Ternate, en sont les villes les plus importantes. Un sous-résident hollandais est chargé de l'administration de chacune d'elles (1).

« Les Moluques ont été découvertes par les Portugais. Don Alphonse d'Albuquerque envoya de Malacca une expédition, composée de trois navires, sous les ordres d'Antonio Dabreo, de Francisco Serrano et de Hernando de Magalhaens. Serrano fit naufrage en sortant de Malacca; il s'empara d'un pros de pirates qui étaient venus l'attaquer sur l'île où il s'était réfugié et se fit conduire lui et les siens à Amboine. La nouvelle de ce fait parvint à Ternate, alors gouvernée par le sultan Boleyfe, et à Tidore, capitale des états du sultan Almançor. Les deux princes sollicitèrent les Portugais de se rendre auprès d'eux, et le roi Boleyfe, dont ils acceptèrent les propositions, leur fit la réception la plus brillante. Il leva les mains au ciel pour le remercier du secours inespéré qu'il lui envoyait; il embrassa leur chef, et dit à son peuple que c'était là les vaillants guerriers dont ses astrologues et ses devins lui avaient prédit l'arrivée.

« Serrano conclut avec lui un traité d'alliance qui s'étendit par la suite à d'autres provinces. Les rois de Ternate et de Tidore le prièrent de construire une forteresse dans leurs états. Pour satisfaire aux désirs insensés de ces deux princes qui sollicitaient avec ardeur ce qui devait être un jour la cause de leur asservissement, il partit pour le Portugal, où il allait demander

(1) La vente des clous de girofle d'Amboine a produit en 1822 la somme de 505,185 florins, tandis que les frais de culture ne se sont élevés qu'à 68,812 florins. La culture proprement dite, ou l'achat des épiceries de Banda, avait coûté 89,918 florins; la vente de ces épices produisit 563,145 florins, selon les livres généraux tenus à Batavia.

au roi don Manuel des secours en hommes et en argent. Don Antonio de Brito le remplaça pendant son absence. Ce capitaine posa, à Ternate, la première pierre du fort de Saint-Jean-Baptiste.

« Au mois de novembre 1521, les Espagnols arrivèrent à Tidore sous la conduite de Gonzalo de Spinosa, qui tomba plus tard aux mains des Portugais. Effrayé par le bruit de leur artillerie, le roi Almançor se reconnut vassal de la couronne de Castille, et mourut peu de temps après, empoisonné. Ses nouveaux alliés conservèrent Tidore, malgré les efforts des Portugais, que la jalousie avait armés. Une autre escadre partit des ports de l'Espagne pour chasser les Portugais des Moluques, où elle arriva après avoir fait le tour de l'Amérique, tandis que les Portugais s'y rendaient par le cap de Bonne-Espèrance. J'ai déjà fait connaître les motifs qui avaient déterminé Magellan à chercher cette nouvelle voie pour aller aux Indes. Cette flotte perdit son général et plusieurs des navires qui la composaient; son premier pilote, don Sébastien del Cano, revint en Espagne avec *la Trinité*, chargée d'épices, après avoir fait le premier le tour du monde. Charles-Quint mit un terme à la lutte qui menaçait de se prolonger inutilement, en engageant, le 22 avril 1529, les îles Moluques au roi de Portugal don Jean III, pour 350,000 ducats. Devenus libres posseseurs des Moluques, les Portugais purent y asseoir leur domination en établissant des factoreries, en construisant des forteresses et en prêchant l'Évangile aux indigènes qui avaient embrassé le mahométisme à une époque inconnue.

Telle est en peu de mots l'histoire de la première période de la prise de possession par une nation européenne de ces riches contrées qui seules alors produisaient les clous de girofle et la muscade.

« Déjà, depuis 1585, les escadres des Hollandais parcouraient les mers de la Malaisie pour faire la chasse aux navires espagnols et portugais. Le 13 mars 1597, une flotte, composée de six navires et de deux briks, partit d'Amsterdam sous les

ordres de l'amiral Jacob Cornelius Neek. Elle toucha à Banda le 6 décembre 1598, visita Java, Amboine, Bourou et Ternate, d'où elle chassa les Portugais. Après avoir établi des factoreries dans quelques-unes des îles de la Malaisie, l'amiral revint en Hollande, le 31 mai 1600, apportant de riches cargaisons d'épices, de bois précieux, de perles, de parfums, de métaux, de pierres précieuses et d'articles de la Chine.

« L'amiral portugais Furtado vint aux Moluques en 1602, et réussit à s'emparer d'un fort que les Hollandais avaient construit à Amboine. Il mit le siége devant Ternate l'année suivante, mais il fut obligé de le lever, malgré les secours qu'il avait obtenus de don Pedro de Acuña, gouverneur général des Philippines. En 1604, l'amiral Drage ou Dracke recouvrit Amboine et chassa les Portugais de Tidore. Dès ce moment, toutes les Moluques tombèrent aux mains des Hollandais. Les efforts tentés à divers intervalles par les Espagnols, et surtout par les Portugais et les Anglais qui furent constamment les concurrents et les rivaux de la Hollande dans l'archipel d'Asie, n'eurent pas d'autre résultat que d'engager les indigènes à rompre les traités qui les attachaient à leurs nouveaux alliés.

« La guerre survenue en Europe, en 1665, entre l'Angleterre et les Pays-Bas, permit enfin à la Compagnie des Indes-Orientales de terminer la lutte qui avait existé depuis si longtemps entre elle et la compagnie anglaise.

. . . .

. . . .

Malheureusement en s'assurant, par des contrats formels avec les différentes nations indiennes, la suprematie exclusive dans les Moluques, la Compagnie eut recours à un système dévastateur, afin de se conserver le monopole des épiceries dans ces îles. Non-seulement elle prohiba toute autre culture ou commerce quelconque, mais elle fit encore arracher et détruire à grands frais, et souvent les armes à la main, tous les muscadiers et les girofliers qui dépassaient le nombre nécessaire pour

fournir à ses ventes. Long-temps encore les cruels effets de ce fatal système se feront sentir: cependant, hâtons-nous de le dire avec Hogendorp, un baume salutaire a été versé sur les plaies saignantes, et l'on put jeter les premiers fondements sur lesquels reposera avec le temps un édifice plus analogue aux temps présents et aux mœurs actuelles. Aucun point du système colonial, d'ailleurs, n'a peut-être excité plus vivement l'attention du gouvernement hollandais aux Indes, que le problème de l'avantage ou du désavantage du monopole des épiceries aux Moluques, et peut-être aucun point n'a fait naître des opinions plus opposées.

« Les *pros* de Ternate et de Tidore qui vont à la côte de Papoua, au golfe de Carpentaria, à Timor, dans la baie de Gounong-Tello, à Bouton, et enfin dans tout l'Est de Célébes, chercher des *nids d'oiseaux*, de la *nacre*, du *tripang* et des *oiseaux de paradis*, n'étaient pas encore de retour. Ces embarcations partent avec la fin de la mousson du Nord-Est; et, après avoir acheté à Ternate les marchandises d'Europe, venues de Batavia ou Manille par les deux ou trois navires qui font ce commerce, elles retournent avec la mousson contraire du Sud-Ouest payer leurs achats ou en faire de nouveaux avec les produits qu'elles rapportent. Les *pros* dont je parle sont beaucoup moins grands que ceux des Bouguis; leurs cargaisons sont aussi beaucoup moins riches. Quelques Chinois se hasardent cependant à tenter ces spéculations et à entreprendre des voyages avec les gens du pays. Les Chinois sont comme les juifs, ils se contentent de tout, pourvu qu'ils trouvent de l'argent à gagner, et l'espoir d'un lucre certain leur fait bien vite oublier la misérable vie à laquelle ils sont condamnés sur les pros. Des navires européens ont voulu faire ces voyages, mais bien peu ont vu leurs efforts couronnés de succès. Que d'obstacles en effet s'opposent à leur réussite! D'abord la rencontre presque certaine des pirates, celle non moins à craindre des princes indigènes, qui les pillent tant qu'ils peuvent, puis

les maladies, et par-dessus tout, la concurrence redoutable que leur font les Bouguis; ces derniers vivent de peu ou de rien, d'une poignée de riz ou de sagou, d'un coco, d'une racine accompagnée d'un petit poisson sec ou pourri; ils montent des bateaux presque sans valeur. Qu'on songe maintenant aux frais de toute espèce que nécessite un navire européen, d'un si faible tonnage qu'il soit, à la solde du capitaine et des officiers, à la nourriture de l'equipage, à l'intérêt de l'argent pour l'armement du navire, et l'on comprendra facilement que les Bouguis ne peuvent avoir de rivaux sérieux dans la branche d'industrie qu'ils exploitent.

. . . .

. . . .

. . . .

« L'ile de Gilolo, située en face de Ternate, doit sa forme irrégulière aux nombreuses presqu'îles qui la composent. Les deux plus au Nord renferment le golfe de Kaou, qui offre presque partout un mouillage sûr, du côté de l'Ouest et à partir de l'île de Babily. Cette île s'élève au milieu des deux points qu'elle paraît en quelque sorte lier entre elles, en laissant toutefois un passage à l'Est. Un navire peut faire voile jusqu'au fond de la baie; il n'est alors séparé de Ternate que par un isthme très-étroit et par la baie de Gilolo. Toute cette côte est bordée d'habitations et même de villages, dont le principal est celui de *Kaou*, qui donne son nom au golfe. On peut s'y procurer des rafraîchissements, du bois et de l'eau, ce qui en fait un lieu de relâche excellent pour les navires qui viennent de l'Océanie.

« Toute la partie Ouest du golfe est tributaire du sultan de Ternate, auquel appartient aussi le monopole de la *pêche des huîtres perlières* qui couvrent le fond de la côte dans cette partie. Cettes huîtres gisent presque à plat sur un fond de sable de quatre à cinq brasses, et les plongeurs les enlèvent sans difficulté. Il y en a de plusieurs espèces: les unes ont jusqu'à

douze pouces de diamètre, dont onze pouces de la plus belle *nacre.* Elles fournissent les plus grosses *perles*, et le plus ordinairement dans la proportion d'une perle sur six huîtres. Une autre huître de forme plus petite, et dont la nacre est de même nature, mais de mauvaise qualité dans la moitié de la coquille, produit des perles tirant généralement sur le noir. C'est la *nacre franche*, et l'on nomme ces perles des *veuves.* La nacre des espèces inférieures n'a pas de valeur; leurs perles sont d'une belle eau, mais plus petites.

« Le côté Est du golfe et la partie Sud de l'île dépendant du sultan de Tidore. Le plus important de ses village est *Vassely;* plus au Nord, et sur la même ligne que Kaou, s'élève le village de *Tobels*, dont les habitants étaient autrefois les pirates les plus rédoutés des mers voisines: leur nom est encore aujourd'hui un objet de terreur dans ces contrées. Le sultan de Ternate, aidé des Hollandais, est parvenu à les refouler dans l'intérieur, et le petit nombre d'individus qui vivent maintenant à Tobels s'occupe d'agricolture et de pêche.

« Près de Tobels commence une longue suite de jolies petites îles entourées de hauts fonds, où le caret et le tripang sont très-abondants. Elle se prolonge jusqu'à plus de moitié route de *Galeta*, principal village et chef-lieu de cette partie de Gilolo. Aux approches de Galeta, l'aspect du rivage change. Ce n'est plus que la lave d'un volcan très-actif et voisin de la mer. Cette lave pétrifiée forme la côte et s'étend presque jusqu'au village qui est bâti sur un côté de la petite baie. De trois lieues au Sud, on entend sans cesse gronder ce volcan, dont les fréquentes éruptions ont souvent mis en fuite les habitants. Tantôt ce sont des détonations semblables à celles des plus gros canons, tantôt on dirait des coups de tonnerre, puis un roulement sourd et continuel.

« Le village de *Galeta* est bâti presque sur la plage. En s'enfonçant dans l'intérieur, à environ deux lieues de la côte, on trouve un joli lac couvert d'îlots dont la parure verdoyante

me permet de les comparer à des corbeilles de fleurs. Les bords de ce lac s'élèvent verticalement à une grande hauteur ; et ses rivages, ombragés par de beaux arbres, offrent la plus agréable perspective. C'est principalement sur les bords pittoresques de ce lac que sont répandues les habitations des Galetas, peuplade qui se distingue avantageusement de celles des îles voisines, tant au physique qu'au moral.

Doués d'une forte et belle stature, les naturels de Galeta ont une physionomie agréable et qui se rapproche beaucoup du type européen. Leur teint est d'un beau noir, leur chevelure lisse et touffue. Ils sont robustes et d'une grande agilité, et quoique doux et hospitaliers, ils sont très-belliqueux.

« Gilolo est la patrie des *muscardiers* et des *girofliers*, qui y croissent naturellement. C'est à Gilolo, Ternate, Tidore, Batchian, enfin dans les Moluques proprement dites, qu'a commencé le grand commerce des épices. C'est de ces îles que la *muscade* et le *clou de girofle* sont originaires, et pour en conserver le monopole les Hollandais payent une redevance annuelle aux sultans de Ternate et de Tidore.

« On trouvo en abondance à Gilolo les *loris* rouges de couleurs si éclatantes, les kakatoès à hupes jaunes et rouger, et les beaux *pigeons* mangeurs de noix de muscade. Dans l'intérieur de l'île, il existe, comme à Bornéo, une race d'hommes sauvages et féroces, qui inspirent la plus grande terreur aux habitants des côtes. Du reste, quoique cette partie soit comparativement la plus peuplée, elle l'est encore très-peu; et à quelque distance de la mer, le pays est inculte et couvert d'épaisses forêts.

« Je visitai le *bazar*, qui était beaucoup moins important que celui de Macassar. J'y trouvai cependant à acheter quelques *oiseaux de paradis* que je payai environ de 2 à 2 roupies 1|2 javanaises, soit de 4 à 5 francs. J'avais admiré à Ternate un

oiseau de paradis vivant : c'était le second que je voyais; le premier m'avait été montré à Macao par M. Bell, qui possédait un petit jardin botanique charmant et une volière où vivaient presque tous les oiseaux des tropiques.

« Je me procurai encore dans le *bazar*, au prix du poids de l'argent, à 5 francs l'once, quelques *perles baroques* dont les Chinois se servent pour guérir les maux d'yeux (1).

« Point de marchands plus fripons que les Malais et les Chinois, dont ils sont disciples. Ils mouillent les *perles* pour les rendre plus pesantes, graissent l'*écaille*; mettent du sable dans les ongles longs, remplissent de plomb les rotins qui la tiennent suspendue ; ils mouillent les *nacres de perle,* les remplissent de sable et de terre, mettent de petits bitches de mer dans les gros, font du *camphre* en larme avec de la pate de riz et du salpètre, enfin il n'est sorte de tours diaboliques qu'ils n'inventent pour tromper les acheteurs.

« Un Chinois se présenta un jour chez Despéroux avec deux perles très-grosses et très-belles dont il nous demanda 4,000 piastres, soit 20,000 francs. On conçoit sans peine que je n'avais garde d'acheter des perles d'une aussi grande valeur, car je n'aurais su comment m'en défaire.

« Je fis une ascension au pic de Ternate, qui a près de six cents pieds de hauteur. On ne saurait imaginer quelque chose de plus délicieusement pittoresque que l'intérieur de cette terre;

(1) Rien de nouveau sur notre terre. Le docteur allemand qui annonçait naguère, à Paris, qu'il guérissait le maux d'yeux avec un remède de son invention, de la poudre de perles fines, avait donc emprunté ce remède à la médecine chinoise, à laquelle nous devons le moxa et l'acupuncture.

c'est un véritable Eden élevé sur la surface des flots. Ici, sous l'ombrage des gerbes de *palmes*, murmuraient des eaux fraîches et limpides, formant mille détours dans des canaux dont les bords étaient émaillés de fleurs. Là, le *jacq*, cet *arbre à pain* si recherché des Malais, pliait sous le poids de ses fruits gros comme des melons. Plus loin, des *lianes* et des *plantes grimpantes* enlaçaient les rameaux des arbres, et sur les fleurs se reposaient des papillons aux couleurs éclatantes tandis que dans tous les sentiers couraient des lézards à queue d'azur et à raies dorées. De toutes parts, les *perruches* les plus belles, les *cacatoès* à huppe jaune, les *philédons*, des brillants coléoptères, des *cétoines*, des *coccinèles* voltigeaient dans l'air.....

. . . .

« Parmi les animaux rares que je trouvai encore à Ternate, je citerai les babirousas ou chochons-cerfs, les singes-bonnets-chinois, les casoars et les pigeons-couronnés. Ces oiseaux du reste ne sont pas originaires des Moluques, où ils ne vivent qu'en captivité; ils viennent de Banda, de Ceram et de la Papoausie.

« C'est au palmier qui donne le *sagou* que les habitants de Ternate demandent leur principale nourriture. Pour se procurer le *sagou*, on coupe l'arbre et on en extrait la moelle, que l'on pile et qu'on lave, ce que nous faisons pour la fécule de pomme de terre. On l'étend ensuite sur des nappes et on la roule avec la main. Le *tapioka* que donne le manioc, ainsi que l'*aro-root*, sont des plantes à tabernacule, et la dernière a quelque ressemblance avec la fougère.

. . . .

. . . .

« Voyant qu'il me faudrait attendre beaucoup trop longtemps pour pouvoir échanger ma cargaison contre les produits divers apportés par les *pros* qui vont toutes les années dans le Sud, et sachant aussi que mon autre goëlette *Le San-Antonio* devait être rendue vers cette époque à Holo, je me déterminai à

partir, après avoir fait cependant quelques petits échanges. J'emportais deux caisses d'*oiseaux de paradis*, un peu d'*écaille* des *perles*, et, ce qui n'était pas une cargaison, un gran nombre de *loris* aux mille couleurs. (1). J'avais encore en ma possession d'énormes *tourterelles* de Céram, et un *casoar*.

« J'appareill donc avec l'intention de visiter peut-être sur ma route les îles de *Sangir* et de *Salibabou*, dépendantes des Moluques; mais comme Despéroux avait fait autrefois ce voyage et qu'il y avait trouvé fort peu d'avantages, il me recommanda de ne pas m'y arrêter pour peu que je fusse pressé par le temps. C'est ce qui eut lieu, car m'étant trouvé dans ces archipels avec des vents variables de l'Ouest, je craignis de retarder mon voyage, et je ne fis que les traverser, ainsi que les innombrables îlots qui les environnent.

« Dans tout le cours de cette navigation, il faut être sans cesse sur ses gardes, afin de ne pas se laisser entraîner par les courants sur les nombreux rochers qui se dressent à chaque pas devant vous. Mon but n'étant pas de faire la description topographique de ces archipels, je renvoie le lecteur, comme je l'ai déja fait, aux ouvrages spéciaux, et surtout à celui de James Horsburgh, qui cependant, il faut l'avouer, est fort incomplet pour tout ce qui regarde ces passages très peu fréquentés de son temps par les navires de la Grande Bretagne. Je traversai donc avec précaution les îlots au Sud de *Basilan*, de *Mindanao*, repaires habituels des pirates de la baie Illana,

(1) Les *loris* des Moluques sont de charmants pérroquets qu'on apprivoise très-facilement; ils apprennent à siffler toutes sorte d'airs, mais très-rarement à parler. Leur cri est fort aigue; leur œil vif et leur allure brusque et inquiète. ¡Quant à leur robe, elle se compose d'un rouge cramoisi pour le fond du piumage; ils ont les ailes d'un vert d'émeraude, le dessus du corps couleur d'azur, un collier d'or sur la gorge et la tête noire avec du violet sur le cou; un bec rouge vif complète l'éclatante livré de ces gracieux bipède.

nommés Illanons; et le 17 mai 1829, je mouillai devant *Holo,* à trois heures de l'après-midi.

« J'y trouvai, outre un brik espagnol de Manille, la goëlette *Le San-Antonio*, avec une cargaison de *riz*, son capitaine se mit de suite à mes ordres pour commencer nos échanges. Ce capitaine avait déja fait plusieurs voyages de ce genre, et il connaissait parfaitement la façon dont il fallait se comporter avec les radjahs et les sultans du pays. Je devais surtout me faire le plus pauvre possible, afin que les droits prélevés par le sultan sur mes marchandises ne fussent pas trop élevés. En arrivant sur rade, je saluai le sultan de treize coups de canon, et j'appris le jour même que cette attention avait agréablement flatté son amour-propre. Puis j'envoya à terre mon second, accompagné de deux Philippinois qui le suivaient la lance à la main, demander une entrevue au sultan. Mon second ne put voir que le *dato* Moloc; celui-ci me fit prévenir qu'il serait fait droit à ma demande sous qnelques jours, et je m'occupai de suite des préparatifs nécessaires pour donner un certain appareil à mon entrevue; car je savais qu'avec les Asiatiques il faillait toujours, sans se donner pour trop riche, s'entourer d'un certain éclat et ne jamais négliger le cérémonial. En attendant le grand jour, je m'informai auprès des Chinois de ce qu'il y avait à tenter à *Holo*, en fait de commerce, et je vis que j'étais heureusement arrivé au commencement dela saison. Ma cargaison se trouvait fort bien assortie: mes *sanas* et *balfetas* (toiles blanches), mes *indiennes* à grands ramages, mes *nankins;* mes *caisses peintes*, mon *opium*, étaient tous de fort bons articles. J'eus soin, du reste, de ne pas dèclarer de suite l'*opium* que j'avais à mon bord; les chefs auraient voulu s'en procurer avant tout, et le reste de ma cargaison en eût souffert. Je devais donc garder cet article, pour la fin de la vente, afin qu'il me servît à faire passer mes marchandises de défaite moins facile.

« On ne peut se figurer en Europe les difficultés de toute espèce que présente un commerce du genre de celui que j'al-

lais entreprendre. Un Malais se présente à bord avec quelques livres d'*holothuries* de differentes qualités; il faut sur-le-champ les séparer sur le pont qualités par qualités, debattre le prix de chacune, et donner en échange au vendeur les marchandises dont il a besoin. Nouvelle difficulté pour determiner le prix de ces marchandises. On parvient néanmoins à établir à peu près un prix courant, en prenant la *piastre* espagnole pour base, et cinq à six *coussins* chinois pour subdivisions. Les poids en usage sont le *piele*, le *catty* et le *mus*. Deux romaines sont fournies par le *dato* Moloc, qui doivent servir à toutes les transactions.

Je m'écartai dès le principe de la voie généralement suivie. Les Malais apportent dans leurs transactions commerciales la plus increyable fourberie; je voulus y mettre une extreme prudence et la plus grande bonne foi. Mes officiers reçurent ordre de suivre mon exemple, et le plus pauvre marchand put venir en tout confiance à bord de *La Soledad.* Cette conduite nous valut la consideration générale, et je la recommanderai à ceux qui se trouveront dans les mêmes circonstances que moi. Les Chinois et les Malais m'en temoignèrent leur reconnaissance à leur façon en me donnant le surnom d'*orang-bessar* (homme grand ou supérieur).

« Il faut avoir soin, dans ces parages, de se tenir en garde contre les vols nombreux qui pourraient être commis à votre préjudice. La nuit, il est indispensable de relever le filet d'abordage et d'avoir une garde sans cesse éveillée, car l'on a tout à craindre, même de se voir enlever. Les attaques de ce genre, du reste, sont un peu moins dangereuses sur la rade de Holo qu'ailleurs; car ici l'on est placé sous la protection immédiate du sultan et des chefs.

« Le jour de ma réception était arrivé, et je dus songer à répondre convenablement à l'honneur qu'on me faisait. Je couvris ma tête d'un turban fait d'une écharpe de cachemire; je passai mes jambes dans un pantalon de soie; mes pieds dans des

babouches rouges; j'endossai une grande cavaille ou robe de chambre en damas de soie foncée qui descendait jusqu'à mi-jambe, et je ceignis ma taille d'une ceinture de crêpe de Chine à franges d'or, dans laquelle je plaçai un fort beau *kris* de radjah bouguis, de la fabrique de Pontianak, ainsi que deux énormes pistolets dont les crosses dorées se croisaient sur ma poitrine. Sous ce travestissement, complété par ma barbe que j'avais laissé croître, bien malin eût été celui qui aurait reconnu un Européen. J'attendis pour quitter mon navire que la mer fût haute, et suivi d'un esclave qui portait ma pipe et ma boite au bétel, et de six matelots habillés uniformément à la mauresque, armés de *kris* et de lances, je vins débarquer près de la forteresse ou palissade à embrasures qui entoure la demeure du sultan de Holo. Des gardes que rien ne distinguait d'ailleurs des autres Malais, qui ne quittent jamais leurs armes, nous attendaient à la porte, et me firent signe de m'asseoir sous la baranda du sultan jusqu'à l'arriveé de deux *datos*, Moloc et Miravajal. Le sultan n'était pas encore réveillé; car dans ce pays les chefs ne cessent de fumer de l'opium et sont presque toujours ivres ou ensevelis dans un sommeil léthargique. Enfin les deux *datos* arrivèrent, et ils ne dissimulèrent pas leur étonnement à la vue d'un Européen ainsi travesti. Puis ils me donnerent la main, et m'introduisirent chez le sultan (1).

(1) La case du sultan peut avoir 50 à 60 pieds de longueur sur 30 de large, et elle est élevée de 5 à 6 pieds au-dessus du niveau du sol. A l'intérieur, elle se divise en deux grands compartiments dont le premier sert de salon de réception, et contient une vaste estrade de 12 à 15 pieds carrés de superficie, et entourée de rideaux d'étoffes bleues de l'Inde, qui s'abaissent à volonté. Dans le fond, un grand nombre de caisses peintes renfermaient les trésors du sultan. Je remarquai, accrochées aux parois de la chambre, toutes sortes d'armes et trois cottes de maille, dont la faible constitution du prince, usé par l'opium, ne devait pas souvent permettre l'emploi. Je vis aussi une espèce d'harmonica, faite avec de petits gongs ou tam-tams. Le prince pouvait avoir quarante-cinq

« Après les compliments d'usage, la question des droits fut traitée: on me demanda si j'avais de l'*opium;* je répondis que non, mais qua j'en attendai, et j'obtins des conditions assez avantageuses pour mes intérêts. Les mesures et les poids furent fournis par le sultan, et je pus retourner à bord. J'avais eu soin, en descendant à terre, de faire annoncer mon arrivée par cinq coups de canon, mes deux goëlettes toutes pavoisées, *La Soledad* et *Le San-Antonio* en tirèrent encore cinq autres au moment où je me disposai à regagner mon bord. Avertie par le bruit, toute la population de Holo se transporta sur la gréve pour assister à mon embarquement, qui fut une veritable ovation, et j'arrivai à mon bord accompagné de deux grandes pirogues du sultan, qui m'apportaient en présent des fruits, du poisson et des confitures. Je répondis au cadeau du prince, tout musulman qu'il était, par l'envoi de deux caisses de fruits à l'eau-de-vie. J'avais acheté plusieurs de ces caisses à Sincapour, d'un capitaine français; elles me furent d'une grande utilité dans le cours de mon voyage, et j'usai jusqu'à la dernière à faire des cadeaux aux chefs mahométans, qui violaient sans remords les lois du prophète. Mon idée de mascarade était donc couronnée d'un plein succès, et j'avais de suite gagné la confiance

ans; son teint était olivâtre, sa tête s'inclinait sar sa poitrine; il repondait à peine à ce qu'on lui demandait, et présentait l'image d'un homme complétement abruti par l'abus de l'opium. Le soin de ses réponses était confié à deux datos qui ne le quittaient jamais. Il portait pour tout habillement une cavaille de soie, sans chemise, un pantalon des plus légers, et sur la tète l'inevitable mouchoir des Malais. Le prince se tenait accroupi, les jambes croisées, et ne cessait de se manier les pieds, suivant l'habitude des Orientaux. Mon cortége ne laissa pas de produire un certain effet sur lui, et il me fit demander pourqnoi je portais le turban, et si je n'étais pas chrétien et Espagnol. Je répondis que j'étais Français, et que ma patrie étant amie et alliée de la Turquie, j'avais l'habitude d'adopter le costume national dans le pays soumis à la loi de Mahomet.

des princes et des habitants de *Holo*, vrai repaire de brigands, où les forbans de toutes les mers environnantes viennent vendre le produit de leurs crimes et de leurs rapines.

« L'Espagne n'a pas encore eu la sagesse de renoncer à revendiquer des droits fort contestables sur l'archipel de *Holo*, *Jolo* ou *Soulong*, quoiqu'elle n'y possède pas un seul établissement. Ces droits sur *Holo* sont du reste si peu respectés, que le sultan fait constamment des traités avec les états voisins, et particulièrement des traités avec les Hollandais, qui ne reçoivent les navires espagnols dans leurs colonies des Moluques que lorsqu'ils sont munis d'un passe-port de *Holo*; puissance qui, si elle n'est pas très-respectable, est du moins formidable par son ascendant sur les îles environnantes. Tous les *datos* de Basilan, de Balabac, de Tawi-Tawi, et des autres îles de l'archipel, reconnaissent son autorité, qui s'étend aussi sur plusieurs autres *datos* de Palawan et de Bornéo. *L'archipel de Holo* occupe tout l'espace compris entre Bornéo et Mindanao, et il se compose d'îles assez basses et si nombreuses qu'elles semblent joindre ces deux grandes terres. Toutes ces petites îles peuvent se diviser en quatre groupes: le groupe de *Holo*, celui de *Basilan*, celui de *Palawan*, et celui de *Tawi-Tawi*. La superficie de cet archipel est d'environ trois cent soixante lieues carrées et sa population paraît dépasser cent mille habitants.

« On compte dans le premier groupe plus de vingt-cinq îles, dont la principale est *Basilan*, qui a environ douze lieues de circuit. Elle n'est distante que de trois lieues de *Zamboanga*, forteresse espagnole dans l'île de Mindanao, et elle fournit beaucoup de fruits à cette ville. Elle abonde en gibier de toute espèce, et produit en grande quantite du riz et des bois de construction.

« *Tawi-Tawi*, ainsi s'appelle l'île principale appartenant au groupe de ce nom. L'on trouve un assez bon port dans la ville qui en est le chef-lieu, et l'île de Bornéo entretient avec elle un commerce assez important.

« Le *groupe de Holo* occupe à peu près le centre de l'archipel de ce nom. Il se compose de plus de cinquante îles, dont la principale est Holo, qui a pour capitale *Bévouan*.

« Holo était autrefois l'Alger de la Malaisie; ses hardis pirates allaient répandre la terreur sur toutes les côtes des îles voisines, et jusque dans les mers de la Chine. Ils enlevaient, dit-on, tous les ans sur les côtes des Philippines deux milles Tagals ou Bisayas, chrétiens et sujets de l'Espagne. Ce nombre est sans doute beaucoup exagéré, et le document officiel qui m'a été communiqué se borne à dire quelques centaines. Ce qu'il y a de certain, c'est que l'espèce humaine est pour ces barbares une sorte de monnaie courante, et qu'ils se livrent avec audace à leurs infâmes brigandages. Leurs *pros* sont montés de trente à cent hommes, armés de quelques espingoles de cuivre, et si légèrement construits qu'ils se dérobent facilement aux poursuites de la marine coloniale de Manille. Ces *pros* vont se cacher dans les criques dont ils connaissent la profondeur; et lorsqu'ils trouvent l'occasion favorable, ils tombent avec impétuosité sur leurs ennemis. Les matelots sont armés du *kris*; ils ont la tête recouverte du morion, et la poitrine d'une cotte de mailles comme nos anciens preux; quelques-uns l'abritent sous un coussin rembourré (1).

(1) Ils traitent leurs prisonniers avec cruauté, afin de les forcer à se racheter. La rançon d'un homme est ordinairement de cinq cents francs, souvent moins, lorsqu'il donne en échange des marchandises. Le prix d'une femme varie suivant sa jeunesse. Mais depuis qu'un traité a été conclu entre le gouvernement espagnol de Manille et le sultan de Holo, à la suite d'une expédition maritime qui, quoique mal conduite, mit en péril l'indépendance de cette sultanie, Holo n'expédie plus de corsaires contre les chrétiens Philippinois; il se borne à recéler ceux de Mindanao, Balabac, Basilan, etc. C'est à Holo qu'on vient vendre les esclaves, trafic que Manille pourrait facilement empêcher, en entretenant toujours un ou deux navires de guerre dans ces parages.

« Assez élevée et peu étendue, l'ile de Holo n'a guère que douze lieues environ de l'Est à l'Ouest; sa population est estimée à dix-huit mille habitants. Son sol abonde en riches produits et fournit tout ce qui est nécessaire à la vie; la mer fourmille de poissons délicats, et l'on y pêche des *sardines* d'une qualité supérieuré à celles de Galice. La *nacre* y est d'une excellente qualité; les *perles* sont d'un très-bel orient, mais moins estimées que celles de Ceylan. Quant aux naturels de Holo, ils marchent toujours armés, le *kris* à la ceinture et lance au poing. Ils déposent quelquefois cétte dernière, mais le *kris* jamais. Superstitieux, lâches et fourbes, ils ont d'ailleurs les qualités et les défauts des autres Malais.

« *Bévouan*, capitale de Holo, est entourée d'un côté par la mer, et de l'autre par une vieille palissade en mauvais état; ses moyens de défense se réduisent à quelques mauvais canons, dont les affûts sont hors de service. Elle est partagée en deux par un petit ruisseau étroit, mais dans lequel une chaloupe canonnière pourrait entrer à marée montante, et pénétrer avec le flux jusqu'à un mille dans les terres: quelques bouches à feu suffiraient, je crois, pour réduire en cendres ce nid de pirates. Le port de Bévouan est le marché et l'entrepôt de tout cet archipel, ainsi que partie de Bornéo et de Mindanao. Les maisons, peu régulières, y sont construites à une certaine élévation du sol, comme dans tout l'archipel malaisien. Sa population est d'environ cinq mille abitants.

« Toutes ces petites îles sont hérissées de montagnes assez élevées et sujettes à des pluies continuelles pendant le changement des moussons, et particulièrement pendant celles du Sud-Ouest.

« Leur sol produit tous les fruits des tropiques. Ces îles sont encore remarquables par l'abondance des *sarang-bourong*, nids de salanganes, ainsi que des *bitches* de mer et autres articles que les Malais y apportent de toutes parts, et que les Chinois recherchent avec tant d'ardeur; par le commerce très-

actif qui s'y fait, commerce pour lequel il faut s'armer d'une défiance extrême, à cause de l'insigne mauvaise foi des indigènes; par leur position au débouché de tous le passages du Nord des Moluques et de Bornéo, et des détroits des Philippines; enfin par l'habileté de leurs habitants à recueillir le *perles* et autres richesses de la mer. Les plongeurs de Holo sont renommés dans l'Inde entière (1). Le articles exportés de Holo par les Chinois sont *sagou*, de l'*ivoire*, des *bambous*, des *huitres à perles*, de l'*ébène*, de la *cire*, des *nids d'oiseaux*, du *tripang*, des *cauris*, de l'*écaille de tortue*. Ils y portent du *cuivre*, du *fer en barre*, du *sucre candi*, de la *soie écrue*, du *nankin* noir et blanc, des *toiles*, de la *porcelaine*, des *soieries*, de la *coutellerie*, etc.

« A Holo et dans toutes les îles environnantes, on pêche un grand nombre d'*huîtres perlières*. Les instruments dont on se sert pour cette pêche consistent en une espèce de racle ou de peigne, construit avec des morceaux de bois de fer, aigus et effilés, et qu'on fait descendre au fond de l'eau au moyen d'une pierre qui y est attachée. Avant de jeter son instrument, le pêcheur s'assure bien de la position de l'huître, et il le retire sans la moindre difficulté avec une longue corde, composée de rotins attachés les uns au bout des autres, et cela d'une profondeur qui ne va pas à moins de quinze brasses.

« On m'a assuré que les huîtres qui gisent à une profondeur de vingt-cinq à trente brasses sont meilleures et généralement beaucoup plus grandes que les autres; mais on ne peut les aller chercher qu'en plongeant, opération que la présence continuelle des requins dans ces mers rend excessivement dangereuse, sans pourtant l'empêcher entièrement, surtout aux environs des îles *Pangoutaran*, dont les plongeurs sont renommés pour leur hardiesse.

(1) Ils ont la singulière habitude de se laver les yeux avec le sang d'un coq avant de commencer leurs recherches, et prétendent, à tort ou à raison, qu'ils s'éclaircissent ainsi la vue.

« Cette pêche se fait le matin avant que le soleil soit élevé audessus de l'horizon et que la brise et la réverbération des rayons lumineux empêchent le pêcheur de voir l'huître au fond de la mer.

« Les grandes *perles* et les *écailles* de tortue les plus extraordinaires par leur poids et leur couleur appartiennent aux *datos*. L'*écaille* la plus renommée, la plus chère, et que les Japonais donnent en dot à leurs filles, est celle que nous appelons *écaille blonde*. Elle est surtout précieuse si les treize morceaux qui composent la coque entière de la tortue caret pèsent de deux à trois livres, et s'il n'y a que deux ou trois taches noires ou marron sur un fond blanc. J'ai vu chez le dato Miravajal la dépouille d'une tortue pour laquelle il demandait 400 piastres, soit 2,000 fr. J'ai vu encore chez ce même *dato*, qui la tenait de ses ancêtres, une coquille de nacre, à l'intérieur de laquelle était attachée une exubérance grosse comme le poing d'un enfant, produite par un amas de perles. Cette excroissance était loin d'avoir le poli et l'orient d'une belle perle; on eût dit de la nacre, avec une foule de petites raies. J'offris au dato 500 piastres de cette pièce curieuse, mais il voulait en avoir 1000, et nous ne pûmes nous entendre. Il était assez difficile, du reste, d'assigner un prix à cette coquille, et elle eût été vraiment inestimable dans le cas où l'excroissance qu'elle contenait aurait été pleine et non pas creuse, ce dont il était bien facile de s'assurer en la perçant; mais le *dato* n'avait jamais voulu consentir à cette épreuve; il craignait sans doute de voir déchoir dans son estime cet objet auquel on attribuait dans sa famille, depuis plusieurs générations, un si grand prix.

« Les Chinois qui habitent Holo achètent parfois des pêcheurs des *perles* d'une grande valeur, mais lorsqu'ils sont découverts, ils sont punis et souvent ruinés par les *datos*. Les perles de Holo et de l'archipel des Moluques, quoique d'un très-bel orient, sont inférieures à celles de Ceylan, mais supérieures à celles

de l'Amérique espagnole. On trouve toujours à s'en débarrasser facilement auprès des Chinois (1).

« Le gouvernement de Holo, à l'époque où je visitai cette île, se composait: du sultan Ali Mohamet, du *dato* Bandajala, du *dato* Miravajal, du *dato* Moloc.

(1) Les monnaies en usage à Holo sont les monnaies de cuivre chinoises, appelées *coussins* et *chapecas;* 50 *chapecas* valent 1 *kaousong;* 10 *kaousongs*, une *piastre.*

« La piastre espagnole est considérée comme une marchandise, dont le prix varie depuis 500 jusqu'à 900 et même 1,000 *coussins.* Mais la valeur habituelle est de 500.

« La piastre ou 500 *coussins* vaut une pièce de nankin jaune étroit, et cinq pièces de *nankin* valent une pièce de toile blanche de l'Inde, appelée *sana.* On prend une pièce de *nankin* ou une *raga* de riz en paille pour unité valant une piastre espagnole, et une pièce de *sana* pour unité de 5 piastres.

« Donc, si l'on veut acheter quelques marchandises de la valeur de 20 piastres, on offrira vingt pièces de *nankin* ou quatre pièces de *sanas.*

« Les poids et les mesures de Holo ressemblent beaucoup à ceux de la Chine; pour les autres subdivisions:

NOMS DE HOLO.			NOMS CHINOIS.
10 *mouhouks*	valent	1 *chouchouc*.........	1 *candarin.*
10 *chouchoucs*	—	1 *ammas*..............	1 *mace*
10 *ammas*	—	1 *taël*..................	1 *taël.*
10 *taëls*	—	1 *catty*.................	1 *catty.*
5 *cattys*	—	1 *boubouts*...........	5 *cattys.*
10 *boubouts*	—	1 *lacksa*...............	50 *cattys.*
2 *lacksas*	—	1 *pico*..................	1 *picul.*

Le *picle* de Holo vaut 6 arrobes espagnoles ou 150 livres espagnoles.
La mesure pour les liquides et les grains est le *panding.*

4 *pandings*	*égalent*	1 *ganta.*
10 *gantas*	—	1 *raga*
2 1/2 *ragas*	—	1 *picul.*

« La *ganta* est estimée à 4 *cattys* parce que 2 1/2 *ragas* donnent un *picle* de 100 *cattys* de Holo, 150 livres espagnoles.

« Le sultan est le chef suprême; il fait la paix ou déclare la guerre, punit les coupables, pardonne aux criminels, et perçoit la majeure partie des droits que payent les navires.

. . . .
. . . .
. . . .
. . . .

« Un jeune métis de Manille, de la famille des Touason, riche métis chinois, ayant fait des dettes dans cette ville, s'était vu forcé de la quitter, et était venu se réfugier à Holo où il avait embrassé la religion musulmane. Il y exerçait à peu près tous les métiers. C'était lui qui se chargeait de procurer des femmes aux Européens, emploi che les lois musulmanes ne laissaient pas de rendre assez difficile.

« Mon arrivée avait fait quelque bruit dans le pays, et Touason ne pouvait manquer de venir me rendre visite et de m'offrir ses services. Ce fut lui qui me servit d'introducteur auprès d'une tante du sultan qui avait de fort jolies filles, et dont la maison servait de lieu de réunion habituel à la jeunesse dorée de l'endroit.

« En Europe, quand on veut fêter ses amis, on leur donne des repas, des bals, des soirées, etc., etc.; à Holo, on leur offre de fumer de l'opium; et la tante du sultan, qui se piquait de savoir vivre et de procurer des jouissances à l'humanité, donnait, à prix d'argent, à ses intimes, de l'opium de contrebande. C'est chez elle que j'appris à le fumer, et j'avoue que j'eus besoins de toute ma force d'âme pour ne pas contracter l'habitude de ses plaisirs mortels (1).

(1) « Le fumeur met son opium dans un petit réservoir de la grandeur d'un dé. Au moyen d'une aiguille d'argent, pointue d'un bout et aplatie de l'autre, on place sur l'orifice de la pipe, d'une forme particulière et adaptée à cet usage, un grain d'opium préparé de la grosseur d'un pois. Une mèche de moelle de jonc, nommée *tinsin*, imbibée d'huile, brûlant sur un petit plateau de porcelaine ou de métal, est destinée à

« Ce Touason, à qui j'avais largement payé tous les services qu'il avait pu me rendre, vint un jour me trouver à la tête d'une trentaine d'individus de fort mauvaise mine, et dont les campilans dégaînés ne laissaient point de doute sur leurs intentions. Touason me déclara d'un air d'importance qu'il venait de la part du *dato* Moloc visiter mon navire pour voir s'il ne s'y trouvait pas des esclaves. Cette déclaration produisit fort peu d'effet sur moi, et voulant prouver à ce mauvais drôle que je ne le craignais ni lui ni ses sicaires, j'ordonnai aux cinq esclaves échappés que j'avais effectivement à bord, de prendre les armes et de venir se présenter avec l'équipage devant ceux qui les cherchaient. M'emparant alors de Touason, je le forçai à descendre dans la cale et jusque dans la saintebarbe avec une lanterne, en le prévenant toutefois que j'avais en magasin dix

allumer la pipe. Le fumeur, toujours couché, approche cette mèche de l'opium, qu'il consume en deux ou trois aspirations. Au premier grain d'opium en succède un second, puis un troisième, et ainsi de suite, jusqu'à ce que l'extase s'empare de ses sens et qu'il voie s'ouvrir devant lui les portes du paradis promis par le prophète.

« Il me faudrait la plume du rêveur Hoffman pour bien peindre les sensations que l'opium me fit éprouver les prèmieres fois que je le fumais. Mes facultés exaltées me plongeaient dans une extase qui tenait du délire; des joies profondes, immenses, remplissaient mon cœur, et le images les plus riantes se pressaient en foule devant mes yeux. Ma famille, que plus de trois mille lieues de distance séparaient de moi, tous les objets chers à mon cœur, m'entouraient; j'étais en France et je ne devais plus la quitter pour aller à l'aventure dans de lointains pays. J'étais grand, j'étais fort, j'étais instruit, j'étais heureux; les rêves, toutes les folles illusions de ma jeunesse, ses désirs ardents, ses passions insensées, se trouvaient réalisés. De divines houris me pressaient dans leurs étreintes convulsives et inondaient mon cœur de brûlantes voluptés. Mon âme se perdit dans cet océan de bonheur. Enfin l'ivresse diminua peu à peu. L'immensité des joies avait tué le sentiment; je ne voyais plus, je ne comprenais plus, et je m'éveillai enfin, le corps brisé, l'âme engourdie, usée, flétrie par le néant de la vie réelle et le souvernir des sensations que j'avais éprouvées.

quintaux de poudre, confidence qui ne parut nullement du goût du métis. J'avais mes pistolets à ma ceinture, et regardant fixement Touason, lui je déclarai que je ferais sauter la cervelle au premier de ses gens qui bougerait. Touason n'en demanda pas davantage, et remontant précipitamment sur le pont, il quitta *La Soledad* qu'il ne revint plus visiter.

« Les chefs dans ce pays, ainsi que les pirates, ne reculent devant aucun moyen pour se débarrasser de leurs marchandises; et c'est ainsi que le capitaine du *San Antonio* se vit forcé de prendre un quintal de nids noirs à un prix exorbitant. Le *dato* Miravajal, qui me donnait le titre de *soudara* ou frère, pria un jour le capitaine du *San Antonio* de passer chez lui pour traiter de l'achat de quelque marchandises. Ce dernier, déjà au fait des habitudes peu hospitalières du pays, avait bien envie de refuser l'invitation; il s'y rendit toutefois, armé. Mais au moment où il refusait de donner au dato le prix qu'il demandait de ses marchandises, une douzaine d'esclaves parurent tout à coup, le kris à la main, et force lui fut bien de se soumettre à tout ce qu'on exigeait de lui. Quant à moi, je n'essuyai jamais aucune avanie de ce genre; mais le capitaine d'une *jonque* chinoise et les propriétaires de sa cargaison furent mis aux fers jusqu'à ce qu'ils eussent accepté telle ou telle marchandise. Il ne faut jamais prêter à un chef ni à un Chinois; donnant donnant: si vous débarquez des marchandises avant d'être payé vous ne le serez jamais. Pour être juste, je dois dire que j'eus beaucoup à me louer, à Holo, du *dato* Andom, à qui j'achetai la totalité des chargements de deux de ses *pros* en *nids d'oiseaux*, *bitches* de mer, *écaille*, *nacre*, et un autre article dont personne ne voulait et sur lequel je gagnai cent pur cent; c'était de la chair de *benitiers*, grandes coquilles de mer qui ont quelquefois six et huit pieds de diamètre: cette chair, cuite et séchée au soleil, constitue un aliment très-recherché pour tous ceux dont la constitution est ruinée par l'abus de l'opium, et je la plaçai fort avantageusement chez les Chinois de Manille ».

. . . .
. . . .
. . . .
. . . .

« Avant de terminer ce recit, il n'est pas, je crois, hors de propos de donner au lecteur une idée plus nette d'un objet de commerce dont il a souvent été question dans ce récit: je veux parler du *bitche de mer*.

« Le *bitche de mer*, *holothurie*, est un animal du type des actinozoaires ou radiaires, que MM. Cuvier et Lamarche ont classé auprès des astéries et des oursins.

« Les anciens le désignaient assez ordinairement sous le nom vague de *purgamenta maris* ou de *pudenda marina*, à cause de son espèce de ressemblance avec l'organe générateur de l'homme. Ce radiaire se trouve dans toutes les mers, mais surtout dans celles des tropiques, où sont situés les innombrables archipels madréporiques. On le recherche principalement pour les marchés de la Chine, où il se vend fort cher, aussi cher même que certaines qualités de ces fameux *nids* qu'aiment tant les Chinois, et qui sont peut-être faits de la matière gélatineuse tirée du corps de cet animal par une espéce d'hirondelle. Le *bitche de mer* n'a ni écaille, ni pattes, ni aucune partie proéminante, à l'exception d'une espèce de bouche et d'anus, organes nécessités l'un par l'autre; mais par le moyen de ses anneaux élastiques, il se traîne comme les vers et les chenilles au fond des eaux. On conçoit facilement que dans les endroits où l'eau est basse ce radiaire puisse être aperçu par un oiseau, dont le bec pointu, inséré dans le corps mou de l'animal, en retire une substance gommeuse et filamenteuse, qui en séchant devient susceptible de former les contours solides d'un nid: de là le nom de *gasteropeda pulmonifera*, que lui ont donné certains naturalistes. Cependant l'on croit aussi assez généralement que les *sarang-bourong* font la gélatine qui compose leurs *nids* avec celle qu'ils retirent de la plante marine nommée *agal agal*.

« Le *bitche de mer* se fixe dans les anfractuosités des rochers ou des coraux au moyen d'espèces de ventouses ou tentacules dont certaines parties de son corps sont pourvues. Son enveloppe est formée par une peau qui se contracte aisément et dans laquelle se trouve un derme celluleux fort épais; cette enveloppe devient un objet important de commerce lorsqu'elle a été convenablement préparée. C'est quand le soleil frappe avec force sur l'eau et l'échauffe que le *bitche de mer* approche des côtes, et souvent la marée, en se retirant, le laisse à sec sur le récif de corail, exposé à la chaleur du soleil. Mais il ne fait pas ses petits sous des eaux profondes, car ce n'est jamais là que j'en ai vu pêcher de jeunes; au contraire, on voit toujours les grandes espèces sortir du fond des eaux. Il se nourrit principalement de cette espèce de zoophytes qui produit le corail.

« On le pêche, en général, dans trois ou quatre pieds d'eau, après quoi on le porte sur le rivage, où on lui fait avec un couteau une incision à l'une de ses extrémités; puis, par cette ouverture, on fait, en le pressant un peu, sortir ses entrailles. Alors on le lave, puis on le fait cuire jusqu'à un certain point, en mêlant dans les chaudières un peu d'alun; ensuite on le met pendant quatre heures dans la terre, d'où on le tire pour lui donner une seconde cuisson; après quoi on le fait sécher au feu et au soleil. Ceux qui sont préparés au soleil ont beaucoup plus de valeur; mais au feu, ils se sèchent trente fois plus vite. C'est pourquoi l'on est obligé de construire une très-grande case avec un premier grille de quatre à cinq pieds de hauteur, et un second à trois pieds au-dessus, sur lesquels les bitches de mer sont étendus pour sécher. Une fois ces préparations terminées, on peut les garder deux ou trois ans dans un lieu sec; mais il faut examiner de temps à autre si l'humidité ne s'y met pas.

« Voici maintenant, pour l'instruction des navigateurs, la description commerciale de chachune des espèces préparées d'*holothuries* nommées par les Malais et les Hollandais *tripang*, par

les Espagnols de Manille *balate*, par les Portugais *bichos do mar*, vers de mer, et dont les prix varient depuis 2 jusqu'à 80 et 100 piastres le picle.

« *Joudjoud.* — La première qualité vaut en Chine de 30 à 80 piastres le *picle* de 62 kil. 500 gr. Cette espèce est ronde, sans ventre apparent, très-noire, avec de très-petites rides res semblant à du crêpe de Chine. Elle a de 5 à 8 pouces de longueur, de 4 à 6 de circonférence.

« *Bacoulouhang* ou Sapato (soulier). — 8 à 10 pouces de long sur 4 à 5 de large; avec des tentacules de chaque côté ressemblant à des tétines; couleur noire sale et terreuse; grosses rides irrégulières sur le dos, tenues ouvertes sous le ventre par une espèce de broche. Chair épaisse, plus claire sur le ventre que dans les autres parties du corps. Première qualité, suivant la grosseur, de 45 à 70 piastres; deuxième qualité, de 30 à 40 piastres.

« *Talipang.* — 8 à 10 et même 12 pouces de long, sur 6 à 9 de circonférence, très-noir, ressemblant à une chenille velue; très-difficile à conserver; mais il se vend toujours de 40 à 50 piastres la première qualité, de 20 à 30 la seconde.

« *Monang.* — Très-noir, sans ventre, appelé par les naturalistes barillet; de 2 à 6 pouces de long, de 3 à 10 pouces de circonférence; se conserve très-bien:

1re qualité, de 30 à 45 piastres le *picle*.
2e » 20 à 30 »
3e » 15 à 20 »

« Cette espèce est très-abondante aux îles Feetgies ou Viti, et forme la majeure partie des cargaisons, surtout en 2e et 3e qualité.

« *Pouti* (blanc). — A peu près de la même taille que le *talipang*:

1re qualité, de 30 à 35 piastres le *picle*.
2e » 25 à 30 »

« *Lactan.* — Quadrangulaire, noir sale, avec des pointes

comme le *talipang*, mais plus éloignées les unes des autres que celles de ce dernier; elles ont 4 à 6 pouces de long:

1re qualité, de 20 à 25 piastres le *picle*.

2e » 15 à 20 »

« *Tartacan.* — Jaunâtre sale, très-ridé, plat, maigre, le ventre plus pâle, de 5 à 6 pouces; se conserve très-bien, très-abondant dans les mers des Moluques et de Holo:

1re qualité, de 20 à 25 piastres le *picle*.

2e et 3e q., 10 à 20 »

« *Jactan.* — Variété du tartacan; jaune foncé, avec de grosses rides charnues, le peau s'enlevant avec facilité; de difficile conservation; même prix que ce dernier.

« *Mani-mani* — Variété du lactan, mais très-petit, de 2 pouces de long, de 1|4 de diamètre; 5 à 6 piastres le *picle*.

« *Tadlic.* — Variété du *tartacan*, mais très-maigre; de 2 à 3 pouces de longueur; de 5 à 6 piastres le *picle*.

« Il y a d'autres espèces d'*holothuries* qui toutes ont un nom particulier suivant le pays où elles sont pêchées, mais elles diffèrent très-peu de celles que j'ai indiquées ci-dessus. Ainsi l'on peut toujours calculer de 20 à 25 piastres les 62 kil., pour une cargaison d'*holothuries* de la Polynésie, dûment préparées, surtout si l'on a soin de s'attacher aux premières espèces et aux plus grosses dans chaque variété.

« Les *holothuries*, bien préparées, trouveront toujours de nombreux acheteurs sur les marchés de la Chine, et parmi les négociants chinois établis dans les possessions espagnoles, anglaises ou hollandaises. »

LEZIONE XXV.

LE ISOLE FILIPPINE.

Le *Filippine*, costituiscono uno de' più bei gruppi d'isole della Malesia, o come altri chiamano Australasia, o Arcipelago Asiatico, del quale occupano la parte settentrionale, fra i gradi 4 e 22 di latitudine nord, ed i meridiani 114 e 126, contati dal meridiano di Parigi.

Questa regione insulare, disgraziatamente infestata da moltissimi animali nocivi e velenosi, ha circa 450 leghe di lunghezza dal sud al nord, e 280 nella sua maggior larghezza. L'isola principale è *Luçon*, detta anche *Manilla*, dalla città che ne è la capitale. Dopo, in ordine di grandezza viene *Mindanao*, al sud. La terza è *Pallawan*. Seguono *Samar* o Tandaye, *Buglas* o Negros, *Panay*, *Leyte*, *Mindoro* e *Maitan* di minor importanza. — La popolazione delle Filippine stimasi circa 3 milioni d'anime.

Il principale articolo che occupi gli agricoltori in queste isole è il *riso*, del quale le Filippine posseggono tre specie, compresa quella del *riso montano*, che cresce senza bisogno d'irrigazioni artificiali, necessarie per la prosperità di tutte le altre specie.

Nelle Filippine si raccoglie anche caffè in copia, zucchero, cacao, tabacco di buona qualità e indaco.

La cannella vi cresce spontanea: e vi si coltiva il cotone e il pepe.

Finalmente, tutte le produzioni dei tropici vi prosperano e

fruttificano in abbondanza, come il banano, il cocco, l'arec, e due specie d'alberi da pane; mentre che i boschi abbondano di eccellenti legni da tinta, di sandalo e d'ebano.

Le Filippine hanno miniere d'oro. Il De Rienzi dice, a questo proposito, che le miniere di Mabanlao e di Paracale, nell'isola di Luçon, e quella di Cagayan, in Mindanao, sono le più conosciute, ma non ancora esplorate o sfiorate appena; perchè que' paesani contentansi di raccogliere solo qualche pezzo di minerale, o d'ottenere la polvere d'oro per mezzo della lavanda delle ghiaie e delle sabbie de' torrenti.

Oltre le suaccennate miniere d'oro, sono nelle isole Filippine, miniere d'argento, di ferro, di rame, di piombo, di zolfo e di mercurio, come cave di marmo, di talco, di pietra da macine e di salnitro.

Alcune di quelle isole contengono nello interno gemme, e sulle coste del corallo, margarite, cioè ostriche da perle e madreperla, conchiglie bellissime, e cauri in copia, chiamati dagli Spagnuoli *siguez*, specie di piccole e vaghissime conchiglie, che servono di moneta sulle coste dell'Africa, nell'India, ed altrove, come in principio di quest'opera abbiamo notato.

Coltivasi l'indaco, sulle rive del Rio di Quinzoa, e se ne raccoglie quantità notevole, d'una qualità molto ricercata in commercio. Ed i giardini della provincia di *Bulacan* forniscono il miglior cacao delle Filippine.

Grandi piantagioni di caffè, furon fatte fino dal 1795 e 1796 nelle Filippine: e se ivi ne fosse più curata la coltura, alla quale il clima è favorevolissimo, questa derrata renderebbe milioni e milioni.

I boschi, nelle montagne di queste belle isole producono varie gomme e resine; e quantità immensa di buona cera, che è un importante oggetto di commercio.

Nelle caverne delle stesse montagne, gli isolani vanno a cercare i *nidi* di rondini marine de' quali abbiamo tante volte parlato nelle ultime lezioni.

La specie di palma chiamata *buri*, somministra nelle Filippine una specie di pane, un liquido buono a bere che i nativi chiamano *tuba*, il quale quando ha un poco fermentato par vino, e se ha fermentato molto, aceto: poi dà del miele ed anche zucchero.

Quest' utile palmizio specialmente abbonda sulle rive del Rio-Chico, fino alle falde del monte Arayal, ove raccolgonsi pagliuzze d'oro.

Fra i legni preziosi delle Filippine pei quali è specialmente famosa la provincia di Pangàssinan, nell'isola di Luçon, citiamo e raccomandiamo specialmente agli speculatori il *narra*, specie di legname rosso di grandi dimensioni, simigliante molto all'acagiù o mahogano.

Del succo d'una gigantesca liana, chiamata *gogo*, quivi fabbricano un sapone, che basta ai bisogni domestici degli abitanti.

Manilla, nell' isola di Luçon, è la città capitale delle Filippine. — Sta sulla costa occidentale, nel fondo della baia del suo nome, alla foce del fiume Passig, dove ha un porto magnifico. È la maggior città dell' Oceania, contenendo un 200m. anime.— Gli Spagnuoli, e gli altri europei abitano un quartiere fortificato sulle rive di detto fiume, quartiere che comunica per mezzo di un ponte con la *città indiana*, composta di 8 subborghi abitati dagli indigeni, dai Malesi, dai Meticci, dai Tagali e da altre genti Orientali, fra cui 10m. Cinesi.

Sendo la foce del fiume sbarrata da uno scoglio, le piccole navi solamente possono risalire fino alla città: ma navigli di gran portata gettano l'ancora nel *Porto di Cavita*, distante 3 leghe al sudovest, quello è il porto di Manilla; e là trovasi l' arsenale marittimo di quella importantissima colonia.

Gli articoli del commercio manillese sono in gran numero: zucchero, caffè, cotone, riso, sagù, indaco, tabacco, madreperla, polvere d'oro, gemme, cera, ecc. ecc. L' albero chiamato *mango* produce nei dintorni di quella città frutti eccellenti, e grossissimi; come pure vi crescono altri alberi fruttiferi particolari a

quel bel clima. L'industria è sviluppatissima in Manilla: vi si esercitano quasi tutte le professioni d'Europa, quali sono: costruttori di navi, falegnami, fabbri-ferrai, muratori, tessitori, orefici: sonvi manifatture di cappelli di paglia, che tingonsi ordinariamente in bel nero, e si vendono da una fino a 20 piastre; e vi si tessono anche scatolette e piccoli astucci da sigari, con una specie d'erba finissima e al sommo flessibile, che cresce sulle montagne e che si tinge di colori diversi. Quegli elegantissimi lavori vendonsi fin 4 e 5 scudi. — Fabbricansi nell'isola diverse qualità di *Sinamaye*, o stoffe d'erba, le quali si tessono anche col tiglio delle foglie d'ananasso, ed allora quella specie di stoffa si chiama *pina*. — Ma la manifattura più ragguardevole e anche più importante di Manilla è quella dei *sigari* la quale si esercita in un regio stabilimento situato in quello dei subborghi della città chiamato Binondo, dove più di 4m. donne d'ogni età sono continuo occupate a far *sigari;* e ne fanno quantità immensa, con gran vantaggio della regìa. I migliori tabacchi vengono dai distretti di Cayan e di Gapan, ove le piante sono con molta industria coltivate, ed anche con occhio vigile contate ed osservate dalle guardie della finanza, che fanno ogni sforzo per impedire il contrabbando di questa merce preziosa. — Anche l'arte dell'orafo è molto perfezionata a Manilla, e di essa si occupano anche le donne.

Quanto poi al commercio, questo è veramente immenso, e dacchè Manilla è diventata porto franco a tutte le bandiere, ogni anno augumenta: la qual cosa ha dato un maggior sviluppo alle colture dello zucchero, dell'indaco, del cotone, e del tabacco; i quali prodotti, col riso, col legno da tinta, con la cioccolata, con le perle e madreperle, ecc. costituiscono i principali articoli d'*esportazione*.

Fu Manilla, un tempo, centro del ricco commercio che alcune compagnie spagnuole privilegiate facevano fra la Cina, il Giappone, il Messico ed il Perù: i *galeoni* che partivano

d'Acapulco e da Lima, recavano a Manilla i più preziosi prodotti dell'Europa e dell'America, che cambiavano con quelli delle Indie, della Cina e dell'Oceania. Ma quel commercio privilegiato cessò da circa quaranta anni, per cedere il luogo a relazioni più liberali: dacchè fu proclamata e conquistata l'indipendenza dalle antiche colonie spagnuole in America, la Spagna dovette per necessità cambiare il suo commerciale sistema, e finalmente conformarsi ai reciproci bisogni dei popoli, che hanno spezzato tutti i vincoli del monopolio. — Oggi gli Americani degli Stati Uniti fanno un lucroso commercio con Manilla, dove *importano* tutte le provviste di marina, come cordami di tutte le specie, alberature, legname da costruzione, catrame, farina in barili, salumi di tutte le specie, ecc. E gl'Inglesi non si avvantaggiano meno con le *importazioni* di moltissimi tessuti di lana, di cotone e di seta, tela d'Irlanda, ecc.; ai quali articoli importantissimi deve aggiungersi la chincaglieria, il ferro lavorato, gli strumenti e utensili agrarii d'ogni specie, la coltelleria, ecc., ecc. — I Francesi fanno meno affari con Manilla, e gli articoli che vendono con più vantaggio, sono: le carte da arazzi, i panni lani fini, alcuni particolari tessuti di cotone, i *gingam* e la *giaconette*, le *tele dipinte*, gli *articoli di novità e di mode*, gli oggetti di profumeria e di merceria, e specialmente poi seterie, vini e liquori; ma siccome lo zucchero di canna, il caffè, il cacao, il rhum, uno dei principali articoli del commercio d'*esportazione* da Manilla, e queste derrate pagano gabelle gravosissime per entrare in Francia, ove il governo protegge gli zuccheri ed i caffè delle colonie e gli zuccheri estratti dalle barbebietole, così le navi francesi trovano difficilmente a Manilla interi carichi per Francia, e son costretti a caricare per altri porti. — Una nave che voglia fare il suo carico a Manilla, prende: legno d'ebano e di *sapan*, cacao, caffè, canapa, cappelli, cera, corna, cotone, gusci di tartaruga, olio di cocco, indaco, lardo, madreperla, stoie, nerbi di daino, oloturie, nidi di rondini, uccelli di paradiso, pelli, pesce secco e

salato, pece, riso, canne d'India, rhum, sacchi vuoti, sal nitro, sapone, sesamo, solfo, zucchero, sego, tabacco, e tela da vele.

Le relazioni di Manilla si estendono in paesi lontani, fino ad Acapulco, agli Stati Uniti, a Batavia, a Maurizio, a Borneo, alla Cocincina, a Macao, a Cantòn, a Nankin, ad Emoy, nel Giappone, ecc. — E inuoltre Manilla fa un cabottaggio attivissimo.

Il porto di Manilla (Cavita) è eccellente. Gran numero di navi vi si rifugia mentre soffiano i monsoni del sudovest. Un fanale è situato allo ingresso della baia. — Cavita possiede un arsenale, grandi magazzini, e cantieri da costruzione. — Popolazione 6,000 anime (1).

(1) *Monete e Pesi in uso a Manilla.* — I conti si tengono in piastre o *pesos* di 8 reali, che si dividono in 34 *maravedis* ognuno. Il Corso del cambio fra il Bengala (Calcutta) e Manilla, è in generale di 38 a 45 piastre spagnuole per 100 *rupie* correnti. — Secondo il Brooks, la piastra messicana serve di peso nelle Filippine: 16 di queste piastre, o 16 once, formano una libbra, peso di Spagna, ed 8 di queste once 1 *marco d'argento*, 9 once 1 *tale di filo d'oro* o *d'argento*, 10 once 1 *tale d'oro di peso*, 11 once 1 *tale di seta*, 22 once 1 *catty*. —

Si deve osservare, che la libbra spagnuola pesa 16 once 1/4, o 460, 622 grammi, e che 16 piastre non pesano che 15 once 1/4, o 432, 276 grammi. L'*arroba* equivale 11 chilogrammi e $\frac{500}{1000}$. — Secondo il Milburne, nelle Filippine si fa uso di tutti i pesi di Spagna, come pure del *pécul* della Cina.

Tariffa dei diritti. — Ecco la tariffa dei nuovi diritti, e il riassunto dei regolamenti attualmente in vigore nel porto di Manilla per il commercio d'*esportazione*, e per tutte le sue navi provenienti dalla Cina, India, Nuova Olanda, Capo di Buona Speranza, isole del mar del Sud, e avuto riguardo alle navi dell'America e dell'Europa. Questi regolamenti non avranno effetto che 6 mesi dopo la data del documento (25 nov. 1830).

Diritti di porto. — Tutte le navi estere che vengono per operazioni commerciali pagheranno 2 reali per tonnellata, secondo la portata della nave segnata nel libro di bordo.

Tutte le navi che arrivano e partono colla zavorra, che sono in pericolo e vengono per riparazioni, acqua, provviste, ecc., pagheranno soltanto 1 reale per ogni tonnellata.

Prendendo le mosse dalle isole Filippine, ma più specialmente dal Porto di Manilla, alcuni capitani europei, da qualche anno, han cominciato a frequentare gli arcipelaghi meno remoti e più inciviliti della Polinesia, tentando così di aprir nuove vie al traffico.

Ascoltiamo su questo importante argomento, quanto dice un recentissimo viaggiatore francese.

« Le capitaine américain Benjamin Morrell, qui a publié ses voyages, avait mouillé devant Manille sur le schooner *l'Antarctique*, peu de temps avant mon retour dans cette ville, à bord de *la Soledad*, en mars 1830. L'arrivée de deux navires américains qui venaient des îles Fidji, avec des cargaisons complètes de bitches de mer, avait engagé le consignataire du capitaine Morrell, M. William Hubbell, consul général des États-Unis aux Philippines, à lui faire entreprendre une semblable expédition. *L'Antarctique*, superbe goëlette de 250 tonneaux, avait été armé à New-York pour la pêche des loups marins dans les régions antarctiques. Sa présence dans les eaux de Manille avait effrayé les habitants de cette colonie; ils avaient pensé que ce bâtiment, avec ses trente matelots déterminés, n'était autre qu'un corsaire indépendant qui venait prendre langue dans le pays et se mettre au courant de ses affaires, afin de pouvoir diriger sûrement ses attaques contre les navires de commerce qui fréquentaient son port. L'histoire de Robertson n'était pas oubliée, et le capitaine Thompson, que ce pirate avait voulu jeter à la mer aux environs des îles Mariannes, se trouvait à Manille à cette époque.

« Je vis encore dans cette ville un capitaine anglais, qui commandait une goëlette appartenant à M. Mœrenhout, aujourd'hui consul français à O-Taïti, dont le nom a été si souvent prononcé dans l'affaire de la prise de possession de cette île par l'amiral Dupetit-Touars. Ce capitaine était resté longtemps, ainsi que son équipage, prisonnier dans les îles Fidji, où sa goëlette s'était perdue. Ramené à Manille par un des navires

américains qui avaient fait des cargaisons si considérables de bitches de mer, il offrit à Benjamin Morrell de diriger son opération pour ces îles. Mais ses prétentions furent tellement exagérées, que ce dernier ne put souscrire aux conditions qu'il lui offrait, et se vit obligé de traiter avec son second, M. Wallace. Ayant acheté de la poudre et des armes que M. Hubbell avait en dépôt dans les magasins du gouvernement, Morrell mit à la voile en prenant la route de la Nouvelle-Guinée. Grâce à la marche supérieure de son schooner, il atteignit promptement un groupe d'îles entourées et réuinies par un banc de corail. On y trouve le bitche de mer, la perle, l'écaille de tortue et plusieurs coquillages rares et précieux. M. Dumont d'Urville a pensé que le groupe de ces îles, auxquelles Morrell donne le nom de *Skiddy*, avait la configuration du groupe indiqué sous le nom de Namoulouk dans l'atlas de Lutke. Poursuivant sa route au Sud-Est, Morrell atteignit, dans la matinée du 15 mai 1830, le groupe d'Young William, dont le centre gît par 5° 15' de latitude Nord, et 153° 27' de longitude Est. Ce groupe, de forme presque circulaire, a environ vingt milles d'étendue de l'Est à l'Ouest, et seize du Nord au Sud; il est entouré d'un récif de corail large d'un quart de mille à un mille. Ces îles sont les mêmes que les îles Young William de Mortlock, examinées par le capitaine Lutke; mais les déterminations du capitaine Morrell sont inexactes; il faut croire, dit M. d'Urville, que son chronomètre avait une mauvaise marche.

« Tandis que le capitaine américain examinait le récif du côte occidental du groupe, il fut joint par plusieurs des naturels, qui, de leurs canots, le supplièrent de venir débarquer dans une petite île à deux milles plus loin vers le Sud. Morrell se rendit à leur proposition, et après être resté quelques heures avec eux, il vit tout à coup, à la distance d'un quart de mille, une quarantaine d'Indiens armés d'arcs et de flèches, qui arrivaient en se glissant derrière les arbres et les buissons. Devinant quelque trahison, et ne voulant pas engager une lutte inutile,

il se rembarqua aussitôt, et s'éloigna de ces îles sans les examiner. Le lendemain, gouvernant à l'Est, et un peu au Sud, il toucha aux îles de Monteverdeson. Ces îles sont les îles Nougonor de la carte générale de l'Océanie de M. d'Urville, qui a placé le centre du groupe par 3° 30' de latitude Nord, et 155° 30' de longitude Est du méridien de Paris, lequel est à 2° 20' 20'' Est de celui de Greenwich. Ce groupe, presque circulaire, comprend une trentaine d'îles, dont la plus grande n'a pas plus de dix milles de circonférence. Elles sont toutes entourées par un récif de corail qui est couvert de trois à sept pieds d'eau, et sur lequel la mer se brise avec force. Toute ces îles reposent sur le bord intérieur du récif; elles sont séparées les unes des autres par des passages d'un quart de mille à deux milles de large, et qui peuvent recevoir des barques; suivant ainsi la circonférence du récif, elles forment en outre un large bassin dont le fond est couvert d'huîtres à perles, tandis que le récif environnant abonde en bitches de mer d'une qualité supérieure. La tortue à bec de faucon visite ces îles à certaines époques de l'année, pour y déposer ses œufs.

« Quittant le groupe de Monteverdeson, l'*Antarctique* se dirigea au Sud-Est, et passa l'équateur dans la matinée du 21 mai. Bientôt le schooner atteignit un groupe de petites îles basses qui paraissaient complètement entourrée d'un récif de corail, ne présentant que deux ouvertures étroites dont ni l'une ni l'autre n'avait plus de cent verges de large, et où la profondeur de l'eau n'était que de trois brasses. Morrell s'approcha de l'ouverture située au Sud du groupe, et envoya les chaloupes, bien armées, examiner le récif. Les chaloupes ne tardèrent pas à revenir, en apportant l'agréable nouvelle qu'il était couvert de bitches de mer. Dès que l'*Antarctique* fut assuré sur ses ancres, toutes ses voiles ferlées, les naturels, presque aussi noirs de peau que les Africains et à peu près nus, commencèrent à se réunir autour du schooner, en se tenant toutefois à une distance respectueuse dans leur petits canots, et en donnant tous

les signes de l'étonnement et de la curiosité la plus vive. Ils avancèrent jusqu'à cent verges du navire, et cessant alors de ramer, ils parurent attendre qu'on leur fit signe de s'approcher d'avantage. A cette vue, le capitaine Morrell fit déployer un drapeau blanc, en signe de paix, et leur montra plusieurs colliers de grains de verre et d'autres objets pleins d'attraits pour des sauvages. Ils s'approchèrent alors du navire, dont ils examinèrent avec beaucoup d'attention la carène, les agrès et les cordages. Le capitaine Morrell distingua parmi eux un individu qu'on reconnaissait facilement pour le chef de la peuplade. Ce chef était très-splendidement ou plutôt très-bizarrement orné de coquillages et de fleurs qu'il portait sur la tête, autour du cou et à la ceinture; quant à ses bras et à ses jambes, ils étaient décorés d'anneaux et de bracelets faits avec la plus belle écaille de tortue. On eut toutes les peines du monde à le décider à monter à bord avec quelques-uns des siens. Les Indiens manifestèrent le plus grand étonnement et la plus vive terreur lorsqu'ils se virent sur le pont. Ce ne fut qu'en prenant le chef par le bras, et en lui prodiguant toutes les démonstrations imaginables d'amitié et de politesse, que le capitaine parvint à inspirer un peu de confiance à ses nouveaux hôtes, qui jusque-là paraissaient muets et stupides, se tenant droits et immobiles comme des statues. Encouragés par la cordialité de la réception, le chef revint peu à peu de sa surprise et témoigna une extrême curiosité. Il examina rapidement les mâts, les agrès, les voiles, le pont, les écoutilles, la pompe, les câbles, et tout ce qui s'offrait à sa vue, passant d'un objet à un autre, les palpant de ses deux mains. Il ne voyait rien sans en demander l'usage; mais, du reste, il ne se donnait pas le temps d'attendre la réponse, et passait immédiatement à un autre objet. Le grand nombre de fusils, de pistolets, de sabres et d'armes de toute espèce qui décoraient la cabine, excita surtout l'admiration des naturels; couvrant de leurs mains leurs yeux éblouis, ils ne cessaient de répéter *rett-stiller*, c'est-à-dire *beau*! Morrell leur

montra ensuite une glace dont la vue les frappa d'abord de terreur; ils restèrent plusieurs minutes abrutis d'étonnement, se regardant les uns les autres; puis, fixant l'image réfléchie par le miroir, lorsqu'ils eurent reconnu leurs visages noirs et les traits de leurs amis, ils se mirent à s'embrasser, à faire les plus grotesques grimaces et à sauter comme des démoniaques. Les canons attirèrent l'attention du chef noir, qui parut fort désireux d'en connaître l'usage; mais M. Morrell jugea qu'il n'était alors ni politique ni convenable de satisfaire sa curiosité à cet égard; il se contenta de prendre un peu de poudre et de la brûler sur le pont devant les sauvages, ce qui les effraya tellement, qu'ils tombèrent tous la face contre terre; mais dès qu'ils eurent reconnu qu'ils n'avaient aucun mal, ils se relevérent aussitôt, et donnèrent à entendre que le capitaine avait le pouvoir de produire le tonnerre et les éclairs qui les effrayaient quelquefois. Quand leur curiosité fut enfin satisfaite, M. Morrell fit distribuer aux chefs et à ses principaux camarades quelques cadeaux, dont ils témoignèrent beaucoup de reconnaissance; et dès qu'ils furent à terre, ils envoyèrent en échange une grande quantitè de cocos et d'autres fruits.

« Le capitaine descendit dans l'île pour la visiter; le chef le conduisit à sa cabane, qui ne se distinguait des autres qu'en ce qu'elle était plus haute et plus vaste. L'équipage y prit des rafraichissements consistants en fruits et en poissons de différentes espèces.

« Nous nous assimes, dit Morrell, que je laiserai raconter « lui-méme sa réception, nous nous assimes sur des nattes dont « le sol était couvert. Les chefs, avec quelques femmes fort « jolies et presque entièrement nues, ainsi que les enfants qu'el- « les tenaient dans leurs bras formaient un cercle autour de « nous. Mais c'était sur moi que se portaient le plus fré- « quemment les regards de toute l'assemblée, qui me consi- « dérait, sans aucun doute, comme le chef de quelque puis- « sante peuplade. Notre repas fini, je présentai à la reine une

« paire de ciseaux, un petit couteau et des grains de verre,
« que sa majesté daigna très-gracieusement accepter. Les ci-
« seaux, dont je lui appris facilement l'usage, parurent surtout
« la combler de joie. Le couteau, d'ailleurs, et les ciseaux exci-
« tèrent l'admiration générale, ce qui était bien naturel pour
« des êtres qui n'avaient encore jamais vu un morceau de fer
« ou d'acier, et dont les meilleurs outils consistaient en coquil-
« lages et en pierres fort artistement travaillées du reste.

« Des objets que je viens de nommer, la curiosité des natu-
« rels se porta sur ma personne même. Nul d'entre eux cepen-
« dant, à l'exception du roi, mon intime, n'osa me toucher;
« encore celui-ci le fit-il d'une main aussi tremblante que celle
« du novice qui, pour la première fois, approche la mèche en-
« flammée de la lumière d'un canon. Quand il se fut bien
« convaincu que j'étais de chair et d'os comme lui et ses sem-
« blables, et que rien ne pauvait faire disparaître la couleur
« blanche dont il croyait ma peau recouverte, il se tourna vers
« ses conseillers d'un air ébahi, et les harangua quelque temps
« à propos de ce merveilleux phénomène. Chacun l'écouta avec
« moins de respect encore que d'étonnement; tous restèrent
« immobiles comme des statues, les yeux fixes et la bouche
« béante.

« Désirant alors faire la même expérience sur la couleur de
« mon corps, sa majesté me pria d'ouvrir ma veste et ma che-
« mise; mais le résultat fut encore un accroissement de sur-
« prise. Chacun des hommes s'approcha tour à tour, et put se
« convaincre à loisir que ma peau n'était pas une étoffe blan-
« che bien tendue sur mon corps, et que sa couleur ne pro-
« venait pas de moyens artificiels. Mais aucune des femmes ne
« vint tenter la même épreuve sur ma poitrine, et je crois
« plutôt devoir attribuer cette réserve à la modestie et à la
« délicatesse de leur sexe, qu'à une frayeur personnelle. Les
« femmes se contentèrent de me regarder attentivement; puis
« elles m'offrirent plusieurs beaux colliers de coquillages qu'elles

« détachèrent de leur cou, de leurs bras et de leurs jambes, « et dont elles me parèrent. Cette politesse délicate fut aussitôt « imitée par les chefs, qui ôtèrent et m'offrirent leurs bonnets « ou guirlandes de plumes artistement travaillés et ornés avec « un goût exquis de branches de corail.

« Tout à coup et au moment où j'y pensais le moins, fut « entonnée une chanson que tous, hommes et femmes, vieillards « et enfants, se mirent à hurler en chœur. A en juger par leurs « gestes, cette chanson s'adressait évidemment à moi, et elle « avait pour but de témoigner la reconnaisance des naturels « pour les cadeaux que je leur avais offerts. Je cherchai alors, « par signes et par gestes, à force de révérences et de sourires, « à les remercier d'une attention si délicate. . . . . . .

« Le concert terminé, je fis entendre à sa majesté que je « désirais visiter l'île, et je la priai de me faire l'honneur de « m'accompagner, ce à quoi elle consentit avec plaisir. Par son « ordre, six hommes marchèrent devant nous, servant de guides « et nous frayant le passage. J'étais sans armes et à dessein, car « je m'imaginais que la meilleure garantie de ma sûreté person- « nelle était la confiance que je semblais mettre en mes condu- « cteurs, qui paraissaient vraiment les gens les plus doux et « les plus inoffensifs du monde. Tandis que nous traversions « la forêt, tous cherchaient à m'amuser, jouant, sautant, cabrio- « lant comme des enfants hors de l'école. . . . . . .

« Vers le centre de l'île, mon attention se porta sur de petits « monceaux de corail empilés régulièrement et séparés les uns « des autres par de petits sentiers seulement dont l'approche « était défendue par des pieux fichés en terre. Le roi m'apprit « que j'avais devant les yeux le cimetière royal, et que les « monceaux de corail indiquaient les tombes. On n'enterrait là « que les chefs et les guerriers de distinction. Quant aux corps « des gens du commun, ils étaient jetés à la mer, et n'avaient « pour tombe que le corail ou l'estomac des requins. »

« Parvenu à la partie Sud-Est de l'île, le capitaine Morrell

y choisit un emplacement convenable au projet qu'il avait formé d'élever un bâtiment propre au bénéficiement des holothuries, car cette précieuse production de l'Océan n'est bonne à rien, si l'on n'a soin de la bien préparer. Le but principal de M. Morrell, en allant à terre, avait été de choisir cet emplacement, et ensuite d'obtenir du chef de l'île l'assurance qu'il ne serait point troublé dans l'exécution de son projet. Le roi souscrivit volontiers à la demande du capitaine américain, et lui promit encore l'aide de son peuple dans le cas où elle lui deviendrait nécessaire. Aprés cette excursion, M. Morrell retourna à bord, se félicitant de la découverte de ces îles qui lui présentaient une source inépuisable de richesses, et des dispositions amicales de leurs habitants.

« Le 26 mai 1830, au matin, le capitaine débarqua avec vingtcinq hommes sur le point qu'il avait choisi le soir précédent. Chacun était armé d'une hache, et l'on se mit aussitôt à couper les arbres et à nettoyer le terrain le long du rivage, afin de disposer une place propre à recevoir le bâtiment projeté. Dans l'aprèsmidi, il choisit des graines de differentes sortes, de celles qui lui semblaient les plus convenables au climat et au sol de ces îles. Suivi d'un de ses marins, il se dirigea vers le centre de l'île, et se mit à labourer une certaine étendue d'un riche terrain jaune, sous les yeux de plusieurs centaines de naturels qui regardaient les travaux des nouveaux venus avec non moins de curiosité que de surprise. Ceux-ci paraissaient ne pas comprendre la nature et le but de l'opération; mais lorsqu'ils virent mettre les graines en terre, la vérité sembla se révéler subitement à leurs esprits. Le chef qui s'était offert dans le principe à l'équipage de *l'Antarctique* était le souverain du groupe entier, alors en visite dans cette partie de ses états; le véritable roi de l'île sur laquelle M. Morrell était descendu, ne tarda pas à venir lui exprimer son approbation pour ce qu'il lui voyait faire; et

celui-ci ayant manifesté le désir de voir ses graines entourées d'un enclos protecteur, sa majesté commanda aussitôt à ses sujets de se mettre à l'ouvrage, et avant la nuit le petit jardin fut tout planté et bien fermé.

« Quelque temps s'écoula ainsi pendant lequel le plus parfait accord régna entre l'équipage de l'*Antarctique* et les naturels; mais bientôt ceux-ci se rendirent coupables, au préjudice de leurs nouveaux alliés, de vols qui se reproduisirent fréquemment, à tel point que le capitaine se vit un jour forcé de descendre à terre avec six hommes armés de fusils, de pistolets et de sabres, afin de se faire rendre justice. A peine avait-il mis le pied sur le rivage, qu'il vit venir à lui quatre naturels sans armes qui offrirent de le conduire au village où résidait le roi de l'île, village délicieusement situé au milieu d'une forêt de cocotiers gigantesques. M. Morrell accepta l'offre et suivit ses guides avec sa petite troupe.

« Jugez de la surprise des Américains, lorsqu'en sortant de la forêt par un étroit sentier qui aboutissait à l'entrée du village, ils se trouvérent tout à coup face à face avec deux cents guerriers armés d'arces et de massues, la figure peinte en rouge et la tête bizarrement ornée de plumes rouges et de feuilles de cocotier. Aux regards féroces que leur lançaient ces sauvages, les marins comprirent de suite qu'ils étaient tombés dans un piège. En se tournant alors vers la petite troupe de braves qui l'avaient suivi, le capitaine s'aperçut qu'un nombre presque égal de ces démons noirs venait de surgir comme par enchantement des deux côtés de la route, et qu'ils lui rendaient toute retraite impossible. S'adressant donc à ses hommes, il les exhorta à placer leur confiance en Dieu, et à obéir aveuglément à tout ce qu'il leur commanderait. Jetant alors son fusil par terre, il prit un pistolet d'une main et son sabre de l'autre, et ordonna à deux de ses gens de suivre son exemple. Puis, avec une audace calme et froide qui rendit les sauvages immobiles d'étonnement, il marcha droit à leur chef stupéfait, la bouche de

son pistolet tournée vers sa poitrine, tandis que ses deux compagnons, avec une fermeté non moins calme, se placèrent de chaque côté de sa majesté, avec l'ordre exprès de lui détacher du corps sa royale tête à l'instant même où une flèche partirait des rangs des sauvages. Frappés de terreur à la vue du danger que courait leur monarque, les sauvages s'arrêtènt soudain au moment où ils posaient leurs flèches sur la corde de leurs arcs. Dès que M. Morrell vit l'heureux effet produit par cette mesure, et pendant que la confusion régnait encore parmi les naturels, il fit faire à ses gens le tour du cercle, les sabres tirés, forçant ainsi ces cannibales altérés de sang à quitter arcs, massues, toutes armes, enfin, qui furent promptement mises en monceaux par les Américains triomphants. Alors sa majesté, toujours remplie de terreur au point de pouvoir à peine se tenir sur ses jambes, fut conduite au rivage et confiée à la garde d'un officier, qu'une chaloupe venait d'amener à terre. Cinq des principaux chefs furent aussi placés dans celle qui avait conduit le capitaine, et bientôt on atteignit l'*Antarctique*. Il importait beaucoup au succès de l'entreprise qu'on pût se concilier l'amitié du roi et des principaux chefs, et pendant le reste du jour, le capitaine employa tous les moyens possibles pour arriver à ce but, qu'il atteignit complètement. Dès lors tout marcha à souhait, et rien ne parut plus devoir jamais troubler la bonne harmonie qui s'établit entre les naturels et les Américains.

« Dans la matinée du 28 mai, et après avoir donné au roi et aux chefs un aussi bon dejeuner que pouvaient le permettre les provisions de l'*Antarctique*, M. Morrell fit reconduire au rivage ses hôtes chargés de présents, et ravis de l'accueil qu'ils avaient reçu. Puis, l'on commença à transporter sur le rivage les objets nécessaires à la préparation du bitche de mer. Tout semblait marcher le mieux du monde; deux cent cinquante naturels aidaient les travailleurs; l'ouvrage avançait à vue d'œil, et il ne manquait plus à la maison que le toit, lorsque tout à coup retentit le cri de guerre des sauvages. La batterie de babord de

l'*Antarctique* portait directement sur le village. Sans réfléchir à la distance, le capitaine de la goëlette saisit une mèche allumée et mit le feu à l'un des canons. Le coup, ainsi qu'il était facile de le prévoir, ne causa aucun dommage aux ennemis; mais il fut pour tous les gens de l'équipage disséminés dans l'île le signal d'une reprise d'hostilités de la part des naturels, et tous accoururent vers le rivage où ils avaient imprudemment laissé leurs armes sous la garde de deux sentinelles. Lorsqu'ils approchèrent de cet endroit, les deux sentinelles étaient égorgées, et trois cents sauvages au moins les attendaient eux-mêmes l'arc bandé. Au moment où ces infortunés sortirent du bois, une pluie de flèches fut lancée sur eux; trois seulement furent tués par cette décharge, mais tous plus ou moins grièvement blessés. Voyant qu'un massacre général était le seul but des sauvages, de qui il ne fallait attendre aucun quartier, l'intrépide officier qui les commandait ranima le courage de ses compagnons. Ils arrachèrent de leur corps les flèches qu'ils avaient reçues, et s'avancèrent en bon ordre, donnant la mort à tous ceux qui se trouvaient sous leurs coups. Les sauvages reculaient d'étonnement tandis que ces braves fauchaient leurs rangs et s'ouvraient un large passage au plus épais de leur cohorte: efforts inutiles! Bientôt de cette bande de héros, qui étaient au nombre de vingt-un, il ne resta plus que quatorze hommes qui continuèrent à se battre comme des lions, promenant la destruction autour d'eux. Cependant une chaloupe bien armée, mise à la mer au moment de l'attaque, volait au secours des malheureux matelots, aussi vite que pouvaient le permettre les efforts combinés de dix vigoureux rameurs. Lorsqu'elle fut assez près du rivage, de ses flancs partit un feu vif et bien dirigé qui fit reculer les sauvages à quelque distance, et permit de battre en retraite au petit nombre de braves qui résistaient encore à terre. Voyant que leur proie allait leur échapper, les sauvages se précipitèrent en furieux sur la chaloupe; mais avant qu'ils pussent l'atteindre, elle s'était éloignée du rivage. Une

partie d'entre eux la salua alors d'une grêle de flèches, tandis que les autres s'élançaient dans des canots pour lui donner la chasse. Bientôt ils en furent si près, qu'un moment sa destruction parut inévitable. Le capitaine Morrell fit alors tourner la batterie de l'*Antarctique* dans la direction des canots, et au moment où les ennemis furent à portée, il leur envoya une première bordée qui mit en pièces plusieurs pirogues. A ce bruit terrible et qu'ils n'avaient jamais entendu, les sauvages qui n'avaient pas été atteints par la mitraille se retirèrent vers l'île frappés de terreur. L'*Antarctique* continua son feu pendant quelque temps, ce qui permit à la chaloupe de le rejoindre bientôt, et l'on hissa à bord les blessés. Mais il n'y avait pas de temps à perdre: les sauvages, dont les forces augmentaient de minute en minute, par l'arrivée de leurs compagnons de tous les autres points de l'île, se préparaient à attaquer l'*Antarctique*, et onze hommes seulement se trouvaient en état de defendre le schooner. Il fallut couper les câbles au plus vite et mettre à la voile. Heureusement un bon vent vint à suffler en cette circonstance, et les pirogues des sauvages abandonnèrent une chasse qui ne pouvait avoir aucun résultat.

« De toutes parts des feux étaient allumés sur le rivage, pour faire rôtir les cadavres des malheureux matelots, dont les sauvages coupaient la chair; puis ils la déchiraient de leurs dents, et le sang ruisselait de cette chair à moitié cuite sur leurs noires et hideuses figures. Ils traînèrent ensuite les corps de ceux de leurs camarades qui avaient péri, et les jetèrent dans la mer. Une fois ce devoir accompli, ils se mirent à ramasser leur butin, et chaque troupe de guerriers s'éloigna dans ses pirogues, emportant quelques membres de leurs malheureuses victimes.

« Bientôt, sur les rivages des différentes îles à la hauteur desquelles passait l'*Antarctique*, des feux furent allumés autour desquels se pressaient les naturels pour la célébration de leurs horribles orgies. Toute la nuit, le schooner se tint sur la défensive, croisant au milieu des brisants et des récifs du bassin

intérieur de ces îles, que M. d'Urville pense être les mêmes que les Neuf-Iles de Carteret, revues en 1788 par Shortland, et par Hunter en 1791. Enfin le jour parut, et il fut salué par de sincères actions de grâce de la part de l'équipage de *l'Antarctique*, qui s'éloigna avec joie de ces îles où il avait perdu douze hommes, y compris M. Wallace, l'officier qui avait dirigé l'expédition, et auxquelles il donna le nom d'*îles Massacre*.

« Favorisé par un beau temps, le capitaine Morrell atteignit Manille le 26 juin, et je fus témoin de son entrevue avec sa femme, jeune Américaine fort jolie qu'il avait laissée chez le consul anglais, car il n'eût pas été convenable de l'avoir à bord pour un voyage du genre de celui qu'il entreprenait, exposé qu'il était à recevoir sans cesse sur son navire des sauvages complètement nus. »

LIBRO QUINTO

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELL' ASIA CENTRALE

LEZIONE XXVI.

VIE COMMERCIALI DALL' INDIA ALL' ASIA CENTRALE.

Se la navigazione dell' Indo e de' suoi affluenti, verrà finalmente aperta ai negozianti, questo fatto sarà uno di quelli che maggiormente influiranno su i futuri progressi del commercio dell' Asia.

Quest'antico canale di cambio tra le merci di nazioni le une dalle altre lontane, ci fa prevedere con ugual piacere i vantaggi della supremazia britannica nell' India, e l' aumento delle vie di smercio pei prodotti dell' industria dei nostri paesi. Però, le ricerche intorno allo stato del commercio e delle manifatture di tutta la regione che termina a quel gran fiume, o di quella che è compresa tra le sue rive e il mar Caspio, mi sembrano esser qui al loro posto.

Su tutta la superficie del globo non è forse contrada mediterranea che più del Pendgiab abbia grandi facilità pel commercio; e poche ve ne sono che siano più ricche di lei in prodotti d'ogni genere. Bagnato da cinque navigabili corrrenti, quel pease è limitato all'ovest da uno de' più considerevoli fiumi dell'antico mondo: al nord ha la fertile e bellissima vallata di Casmìra, che è la sua più settentrionale provincia, situata in modo da poter facilmente esportare i preziosi prodotti delle sue fabbriche ne' paesi vicini, cioè nella Persia e nel Turkestan, nella Cina e nell'India. Situato poi fra l'India ed i celebri emporii dell'Asia Centrale, il Pendgiab gode tutti i vantaggi del loro commercio, e nel tempo stesso una sovrabbondanza meravigliosa dei prodotti della terra all'uomo utili e necessari.

Ben poche sono le cose cui questo paese ha bisogno di chiedere all'estero. I suoi grandi e ricchi personaggi si possono adornare dei magnifici scialli del Casmìra, siccome delle belle e forti stoffe del Multàn; gli uomini delle medie classi, e i suoi contadini posson vestirsi dei tessuti di cotone indigeni, che sono a buonissimo prezzo. Tutti gli animali domestici possono essere abbondantemente nudriti colle graminacee naturali a quel suolo, ed una catena di colli intieramente composti di sale, somministra questo ingrediente necessario al nudrimento. Finalmente i cantoni situati più in alto, danno i condimenti e i frutti da aggiungere al pane quotidiano.

È dubbio se noi potremmo trovar vantaggio a portare su questo mercato i prodotti dell'Europa o quelli d'altre contrade; ma ciò nulla meno vi sono articoli allo smercio dei quali l'industria nostra può benissimo far concorrenza vantaggiosa: ma prima di toccar questo soggetto, tratteremo dei diversi prodotti del Pendgiab, e quindi indicheremo gli effetti che emerger debbono dalla nuova via aperta al commercio.

La più ricca mercanzia fornita dal Pendgiab è lo scialle di Casmìra: questo tessuto fu tante volte da altri descritto, che

non è mestieri parlarne qui se non brevemente: è tale questa manifattura, che gli stranieri, malgrado i maggiori sforzi, non han potuto imitare; e quantunque i tessitori europei possano con successo copiare il modello e render bellissima l'opera loro, pure il tessuto non è mai così delicato come quello dell'originale, nè mai così saldo e così morbido; qualità che gli Europei, nei loro freddi climi, sono al caso di perfettamente apprezzare. E i tessitori dei paesi vicini a Casmìra non son più felici dei nostri compatriotti in questo ramo dell'arte loro; perchè gli scialli di Lahora e di Delhi, sebben lavorati da operai casmìrani, con materiali simili a quelli coi quali si tessono nella celebre vallata, non han la finezza che è propria di questi, e non offrono che l'aspetto d'un grossolano lanificio, superiore di poco a quello delle manifatture nostre. Se si deve prestar fede a ciò che ne dicono gli abitanti, gli scialli casmìrani denno la loro bellezza all'acqua nella quale la lana è tinta!!

L'annua rendita della manifattura degli scialli, dedotte tutte le spese, è valutata diciotto *lac* di ripie; ma questa valutazione è molto al disotto del vero; nè ciò fa meraviglia trattandosi di genti proclivi a mettere in pratica tutte le frodi immaginabili per dissimulare la verità. Del resto è facile farsi un'idea del valore a cui sarebbe possibile di far pervenire questo ramo d'industria, considerando il fatto di alcuni scialli recentemente fabbricati, per le corti di Russia e di Persia, al prezzo convenuto per ogni paio di 30,000 rubli, equivalenti, se non erro, a 12,000 rupie; ciò che è veramente enorme. I mercanti lamentansi che le qualità degli scialli ora sono deteriorate, sì che non se ne possono aver più de' buoni, se non si fanno venir espressamente dalla vallata: quelli che circolano in commercio non son più infatti che mercanzia poco buona, perchè i buoni se li prende il governo di Casmìra, che rivende a carissimo prezzo ai grandi signori dell'India, della Bukharia, del Tibet e della Persia: Rungit Sing, ultimo re veramente potente del Pendgiab, ne lasciò una provvisione valutata 12 milioni di franchi!!!

I *kais* di Multàn, sono bellissime stoffe notevoli per la solidità di tessuto e lo splendore del colore; qualità che hanno assicurato alle seterie di Multàn una reputazione meritata nei mercati dell'India. — Il baco da seta non è conosciuto nel Pendgiab, ma il valore intrinseco del suo prodotto è sì grande, sotto un volume poco considerevole, che mette conto a far venir la seta da lontani paesi, lavorarla ed ottenerne magnifici tessuti, i quali son poi venduti con molto profitto. I *kais* hanno invariabilmente la forma di scialli o di ciarpe; lo smercio che se ne fa è prodigioso, e i tessitori degli altri paesi dell'India tentaron invano finora di farne di così bello e stabil colore.

Fabbricasi similmente a Multàn una qualità di raso chiamato *atlass;* ma di questo se ne tesse, altrettanto bello, anche in Lahora e in Amritsir. Il *kincab*, o broccato del Pendgiab, è inferiore a quello del Bengala e del Guzerate, e non può per conseguenza sostenere il confronto con questi tessuti.

E qui potrei notare i tappeti di Multàn, i quali però non uguagliano quelli di Persia, mentre son sorpassati dai magnifici tappeti di Casmìra, fatti colla materia stessa degli scialli: ma que' tappeti non entrano in commercio, e sono riserbati unicamente pei grandi del Pengiab.

Il clima del Pendgiab è poco favorevole alla pianta che produce il cotone, la quale vuole un terreno diverso. Ciò nonostante quest'arboscello v'è coltivato in gran quantità, specialmente nel Duab, tra i fiumi Settedge e Beyah: ma il consumo del cotone è tanto considerevole nel Pendgiab, che se ne trae dal Marwar, paese asciutto, al sud del primo di que' fiumi. Gli abitanti de' dintorni di Rohan e di Hosciarpur, nella parte orientale del Bengala, fabbricano egregiamente i tessuti di cotone; fan tele bianche di specie diverse, il valor delle quali varia da una a quattro rupie per *yard*; le quali tele non sono di così bella apparenza quanto quelle che vengono dalle manifatture inglesi; ma in compenso son più forti, di maggior durata, e si vendono a più mite prezzo. Le tele fini del Pendgiab sono

spedite nei cantoni situati al sud del Settedge, gli abitanti de' quali nulla producono che rivalizzar possa con ciò che viene da quel paese. Anticamente le *indiane* di Multàn eran ricercatissime nel Pendgiab e nelle contrade all'ovest dell'Indo; ma ora si preferiscono quivi quelle d'Inghilterra, come più tardi avrò occasione di dire.

Le minerali ricchezze del Pendgiab non furono che imperfettamente esplorate; nulladimeno, il loro valore sembra molto considevevole. Una catena dei colli salini, estendesi dall'Indo al Dgialem, e somministra inesauribile provvisione di sale, il cui prodotto, formando un monopolio, contribuisce ad impinguare l'entrate di que' principi. Il sale di cui si fa uso in tutto il paese, è esportato in gran quantità, infino ai luoghi ove s'incontra il sale del lago Sambré e nasce la concorrenza. Un altro deposito di sal gemma esiste sull'orlo delle montagne dalla parte di Mandi; ma il genere è di mediocre qualità. — Come pure vene di carbon fossile sono state scoperte nel cantone medesimo, e vi si trovano eziandio vaste miniere di ferro: il minerale, dopo che i minatori lo hanno acciaccato, lo polverizzano per mezzo di macine, eppoi i fabbri lo fondono, e con questo metallo fanno una infinità d'utensili, e moschetti e sciabole: le armi da guerra di Lahora, son famose tra le nazioni dell'India.

I metalli preziosi son più rari: non pertanto trovasi l'oro fra le rene del Tscenab, alla sua uscita da' monti. — I colli salini, come le altre terre alte, danno dell'allume e dello zolfo. Raccogliesi in gran copia il nitro nelle immense pianure del paese; ed il *turi*, arbusto lattiginoso, che somministra il miglior carbone per la polvere pirica, compie l'enumerazione delle sostanze necessarie alla composizione di quella micidiale materia.

I prodotti del regno vegetabile son più che sufficienti pei bisogni della popolazione, ed a misura che si va verso le montagne maggiormente si moltiplicano: alcuni de' quali prodotti si esportano con vantaggio nelle contrade vicine; ma, in generale,

la troppa fecondità della terra abbassa tanto il prezzo delle derrate, che il contadino si scoraggisce. Il grano e l'orzo delle pianure si consumano nel Pendgiab: tuttavia i cavalli vi sono in sì gran numero, che il *gram*, il *mung*, il *mat*, il *badgizi* e le altre biade raccolte sopra i terreni asciutti sono importate con profitto. Appiè delle montagne si fanno copiose raccolte del riso; ma agli abitanti del Pendgiab non piace molto questo cereale.

La canna da zucchero cresce con vigore nelle pianure e nelle valli: lo stelo di questa pianta, sebben sottile, rende molto succo; cosicchè questa canna è preferita alle canne dell'India che son molto più grosse: si fabbrica tanto zucchero nel Pendgiab, da esportarne in copia.

L'indaco è coltivato nei dintorni di Multàn ed all'est di Lahora: Questo genere prezioso è spedito ne' paesi musulmani dell'ovest, (Afghanistan, Iran, ecc.) ove le vesti di color cupo son più in uso che nel Pendgiab.

Si estrae dal *sirsia* o sesamo, un olio che serve egualmente per la cucina e pei lumi. E le piante ortensi, come carote, cipolle ed altre, trovansi dappertutto. Nel Kistuar e nel Casmìrano vedonsi le viti, e la maggior parte degli alberi fruttiferi dell' Europa. — Il tabacco di Multàn non è superato che da quello di Persia.

Un paese che produce grano, vino, olio e sale, era considerato nell'antichità siccome favorito dal cielo; ma qui abbiamo inoltre importanti manifatture d'oggetti atti a soddisfare anche i gusti moderni del genere umano! Nondimeno, il traffico dei *lunghi* di Tatta e delle seterie di Bhaualpura e di Multàn, che ancora esiste, prova evidentemente, che l'Indo offriva un tempo una via frequentata dai negozianti. Il commercio ha bisogno di diligenze soccorrevoli; le barbare nazioni stesse gliele accordano. Con un commercio di *esportazione* così considerevole qual'è quello di Casmìra pel solo articolo degli scialli, è chiaro, che questo paese deve ricevere in cambio somme che uguagliano il valore di essi; ed appartiene al

commercio effettuare il cambio delle mercanzie d'una contrada con quelle d'un' altra. Anticamente gli scialli avevano un esito sicuro a Delhi; ma dacchè la tranquillità fu ristabilita nella contrada del Râgasthan, e' vengono direttamente spediti a traverso a quel paese fino a Bombay. Si può francamente asserire, che la strada meno incomoda e men dispendiosa, qual'è quella dell'Indo, impegnerà i mercanti a preferirla a qualunque altra. Siccome gl'Inglesi mandano le lor merci nell'India centrale per altri canali, così non dobbiamo volger l'occhio sui paesi all'est per trovarvi un aumento considerevole del commercio degli Europei in quella contrada. Ora l'*importazione* delle merci europee nel Pendgiab non è senza importanza; ed a misura che gli ostacoli che impediscono lo ingresso nell'Indo saranno remossi, se ne accrescerà il consumo, nel tempo che ne sarà diminuito il prezzo. Dal sovrano che domina a Casmira dipende il poter noi ricevere o nò i prodotti dell'industria di quella celebre vallata ad un prezzo più mite: e se egli conoscesse ben bene i suoi interessi, potrebbe accrescer di molto le sue rendite, abbassando il prezzo de' suoi *scialli*, mentre si può presagire, senza tema d'inganno, che in tal caso una maggior quantità ne sarebbe richiesta.

Se gli Europei si mettessero a copiare le manifatture di Tatta, di Multàn e di Bhaualpur, siccome hanno imitato le mussoline dell'India, rovinerebbero i deboli avanzi del commercio di quelle città; poichè col mezzo delle nostre macchine, ci troveremmo in caso di dare i medesimi oggetti a miglior prezzo, nulla quelli presentando che un europeo trovi difficile ad imitare; ma noi, come ho di sopra osservato, dobbiam limitare le nostre vedute all'Asia centrale. Non entrerò neppure nella questione di sapere, se il supplantar l'industria dell'India possa esser azione di sana politica; frattanto son certo, che nel caso di cui si tratta, la rovina seguirebbe da presso la speculazione; imperocchè il consumo dei *lunghi* e delle seterie, merci che non si usano che dalle alte classi, è anche minore di quello delle

mussoline. Soltanto da Bombay si è fatto in pochi anni un commercio di questi ultimi oggetti, col nord dell'India, montante a dieci *lac* di rupie; e questo è autenticato da raguagli degni di fede: ma son persuaso, che in seterie non mai ascenderebbe a molte migliaia di lire sterline: non vi comprendo naturalmente i broccati, che presentemente vi s'importano.

L'*importazione* delle merci europee nel Pendgiab, deve crescere facendole salire per l'Indo. Quel paese è sprovvisto di rame, di ottone, di stagno e di piombo, materie pesanti e difficili ad esser trasportate per terra; eppure il commercio ne riuscirebbe profittevolissimo. Potrebbesi per la strada dell'Indo importare eziandio il ferro lavorato, come serrature, chiavi, lucchetti, catenacci, viti, arpioni, ed oggetti di grossa *chincaglieria*, che si vendon benissimo e son condotti per terra.

Ma ciò che maggiormente è ricercato in quella contrada, sono i tessuti di lana; sendovi il clima più freddo che in tutti gli altri paesi dell'india, le vesti di lana si rendono necessarie agli abitanti. Il consumo n'è veramente considerevole, ed è molto cresciuto per la presenza d'un numeroso esercito in quelle parti. Al tempo di Timur Sciàh, la *loggia* della Compagnia delle Indie, nel Sindhi, dava un annuo benefizio di cinque *lac* di rupie ai suoi azionisti; il quale precipuamente derivava dalla vendita de'lanifici. Quelle merci erano spedite per l'Indo o lungo le sue rive; poi compivano il loro tragitto fino a Cabul, ove erano consumate dall'esercito del re.

Peisciaver non ha manifattura che le sia propria, tranne quella d'una specie di cinture in cotone; il qual grossolano tessuto è spedito nel Turkestan ed in tutta l'estenzione dell'Afghanistan. I prodotti dell'industria europea son venduti nei bazar di Peisciaver; ma ne è limitatissima la richiesta, perchè le sole genti delle classi superiori ne fanno uso: vi si portano molte vesti d'*indiana* e de'turbanti di mussolina; delle *nanchine* e velluti di Russia, e delle seterie dell'India. La classe inferiore si contenta delle tele del paese.

« Il commercio colla Bukharia o col Turkestan (dice il viaggiatore Burnes) è così intimamente legato con quello dell'Afghanistan, che è necessario che io esponga le notizie da me su tal soggetto raccolte, prima di presentare alcuna conclusione sul primo oggetto. Io son persuasissimo, che quel commercio sia suscettibile d'estensione e di miglioramento, poichè coloro che con noi lo dividevano, sono stati da alcuni anni obbligati a rinunziarvi, e l'importazione delle indiane dell'India è quasi del tutto cessata. I dazi che esigonsi nel Cabul son moderati, mentre non eccedono il due e mezzo per cento. Son di parere, che lo stabilimento di fiere o di bazar, ad imitazione di quelli dei Russi, sarebbe il miglior mezzo che adoperare potessimo onde pervenire ad una risultanza tanto desiderabile, qual'è quella dell'aumento del commercio inglese all'ovest dell'Indo. Da una quindicina d'anni a questa parte, i mercanti dell'Afghanistan hanno cominciato a frequentar queste annue riunioni in Russia, e fanno vendite ed acquisti considerevoli. Eglino sono stati tanto incoraggiti dall'Imperatore, che la maggior parte del commercio russo colla Bukharia è caduta nelle loro mani, del che gli Uzbeki amaramente si lamentano. Io cito questo fatto per dimostrare, che sarebbe di grandissimo vantaggio l'introdur questa istituzione sulla frontiera del nostro impero nell'India, contigua a quella dell'Afghanistan: si è veduto che queste fiere hanno attirato i mercadanti in lontane contrade; ma essi più volentieri collocherebbero i loro capitali in speculazioni che meno li allontanassero dalle patrie loro, se avessero maniera di farlo; essi andrebbero incontro a minori pericoli, e probabilmente aumenterebbero le loro richieste di merci inglesi, e perciò l'esportazione di queste prenderebbe nell'Afghanistan incremento maggiore.

« I negozianti Lohani meritano i più grandi incoraggiamenti: questi sono uomini intraprendenti, che di frequente s'incontrano nelle superiori regioni dell'India. Ritornando nella loro patria, essi parlano delle piccole gentilezze che qualche volta ricevono, con una espressione di gratitudine, che annunzia

quanto sarebber grati ai favori più sostanziali d'un governo liberale, e quanto apprezzarli saprebbero. La loro ammissione presso le persone investite dell'autorità nell'India, ed alcuni doni di poco valore, sarebbero per essi un'evidente dimostrazione de' buoni sentimenti del nostro governo. Da ciò essi vedrebbero inoltre, ch'egli prende cura della loro prosperità, e che il nostro disegno non mira a trasferir le mercanzie inglesi nelle mani degl' Inglesi negozianti, opinione a nostro danno grandemente invalsa tra gli abitanti di questo paese. Nelle mie conversazioni con essi, ho avuto spesso a combattere questa falsa idea, il che io faceva assicurandoli, che noi desideravamo un aumento d'esportazione de' prodotti della nostra industria, e non quello della ricchezza dei particolari. Il servigio più essenziale che a questi uomini render si possa, forse è quello di far cessare i fastidi che provano alle dogane, e che sono stati generalmente risentiti in que' paesi: più tardi ne farò parola di ciò: d'altronde io son quasi certo, che basta che tali danni sian conosciuti perchè ne sia fatta giustizia. »

Le relazioni commerciali dell' Europa co' popoli dell' Asia centrale risalgono alla più remota antichità; questo immenso traffico fu fiorente sotto i monarchi Macedoni della Battriana, successori d'Alessandro: Plinio ed altri antichi scrittori ne han fatto menzione. Le incursioni de' Califfi sembra ne scancellassero le tracce per un certo tempo. Tuttavia gli abitanti della Russia moderna portavano, anche nel X secolo, le ricchezze e gli aromi dell'India nella gran città di Novogorod.

L'apertura della navigazione alle Indie pel capo di Buona Speranza, sul finir del secolo XV, produsse un prodigioso cambiamento nelle vie del commercio; ed i frutti di questa scoperta lungamente rimasero nelle mani dei Portoghesi. Verso la metà del XVI secolo, mentre quella nazione raccoglieva i vantaggi della nuova strada commerciale, l'Inghilterra spedì mercanzie ed ambasciatori onde cercar altri canali per lo spaccio

delle sue merci fra i popoli delle rive del Caspio ed all'est di questo mare; ma quelle spedizioni non condussero ad alcuna proficua risultanza, come ci fa noto la piacevole ed esatta relazione d'Antonio Ienkinson e quelle de' viaggiatori che il seguirono. « Essi non vogliono comprar drappi, dice Ienkin« son parlando de' Bukhari; v'è poca vendita e poco profitto. »

I tentativi fatti per stabilire un commercio fra l'Europa e quelle contrade, specialmente colla Bukharia, sebben in quel tempo riuscisser vani, non eran però di natura tale da scorar quelli che in seguito ne volessero intraprendere. La Bukharia, ancorchè sotto il riguardo politico non sia che un regno secondario, pure nel mondo commerciale occupa una posizione di gran rilievo: ricca di tutti i prodotti della terra, mentre d'intorno ad essa tutto è sterile, ella è situata fra l'Europa e l'Asia; è un mercato centrale, ove il negoziante può cambiar con vantaggio le mercanzie della Cina, della Persia, dell'India e dell'Afghanistan: la sua prossimità alle contrade dell'Europa Occidentale, l'ha indicata a queste come un canale di spaccio pe' prodotti della loro industria, tanto più ch'ella è situata al di là della zona del commercio che l'Europa fa per mare coll'India. Ma la nazione che era contigua alla Bukharia dovea sola profittar di questi vantaggi; e se gl'Inglesi non riescirono, i Russi, che poteron cogliere più favorevoli occasioni, ottennero de' successi; abbenchè ciò non sia avvenuto che in epoca più recente, cioè verso la metà del secolo XVIII. Pietro il Grande concepì il disegno di stabilir commerciali comunicazioni tra il mar Caspio e le rive dell'Oxus; ma la più atroce perfidia frustrò i suoi progetti: ciò non ostante, egli pervenne ad aprire strade, che partivano dalle frontiere meridionali dell'impero russo in Asia, all'est del mar Caspio e del lago di Aral, e da oltre cent'anni, elleno sono state annualmente percorse dalle carovane della Bukharia. Io non affermerò, che questa strada del commercio esattamente corrisponda a quella che nell'antichità il commercio stesso seguiva; ma è certamente una

comunicazione comparativamente facile e sicura, che fra l'Asia e l'Europa gli è stata aperta.

Mentre i bazar della Bukharia eran provveduti delle mercanzie di Russia per la via di terra, i negozianti dell'India, che prima venivano a questo mercato con quelle de' loro paesi, v' introdussero ancora i prodotti delle fabbriche della Gran Brettagna; il commercio inglese prese così una grand' estensione, e il mercante russo scorge una formidabile rivalità per la diminuzione del suo negozio. Una cosa notabilissima è questa: che gli oggetti lavorati in Europa arrivano per una strada retrograda nelle contrade dell' Asia centrale, dopo d'aver percorso, navigando, la metà della circonferenza del globo; e che il commercio fra la Gran Brettagna e queste regioni, che non aveva potuto aprirsi una via diretta dall' Europa, siasi solidamente stabilito prendendo un' opposta direzione: questo soggetto è curioso ed interessante a trattarsi, ed è argomento della presente e della successiva lezione seguir l'andamento di questo commercio, e dar su quello di questi paesi in generale alcune notizie, che per avventura potrebbero sembrare importanti, e indicar finalmente le linee di comunicazione per le quali si fa. Il suo fiorente stato ci metterà in seguito in grado di comprendere i mezzi atti ad accrescer le esportazioni europee ed esporre le speranze e i motivi di credere ch'elleno prender possano un maggior sviluppo con gran vantaggio della industria di tutta l'Europa occidentale e meridionale.

Gli abitanti del Pendgiab aman le vesti di panno; e sebben questo gusto sia meno esteso presso di loro che tra le genti delle contrade più fredde, all' ovest dell' Indo, ciò non pertanto egli sarebbe più diffuso ancora, se il prezzo di questa merce diminuisse; lo che certamente succederebbe se fosse trasportata per acqua.

Quanto alle stoffe di cotone europee, dubito, che qualunque diminuzione di prezzo, effetto probabile d'una via di comunicazione più facile, possa farle preferire a quelle del Pendgiab,

le quali son generalmente d'un tessuto più grosso delle nostrali; ciò che, in un paese freddo, meglio combinasi col bisogno degli abitanti, e coll' inclinazione che gli porta a far conto delle loro fabbriche piuttosto che delle fabbriche straniere.

Diverso è il caso delle *indiane*: le nostre hanno incontrato favore per la varietà dei disegni, e nel resto perfettamente imitano quelle del Pendgiab; perciò la loro introduzione ha operato una completa rivoluzione nelle manifatture del paese. — In altri tempi, le *indiane* di Multàn erano spedite in Persia; ma dacchè esse hanno incontrato la concorrenza di quelle d'Inghilterra, questa manifattura è quasi scomparsa dall' Iran. Le *indiane* d'Europa, al primo loro apparire nel Pendgiab, or sono 30 anni, furon vendute quattro rupie al metro: ma ora il loro prezzo non è più che di sedici *annas*, ossia un sedicesimo di quello che costarono primitivamente. Le fabbriche di Multàn, che non possono abbassare tanto i prezzi, trovan poco esito alle loro mercanzie in presenza di tanto formidabile rivale, ma frattanto le *indiane* son meno richieste, e la ragione ne è evidente; desse han cessato d'essere una rarità, e la moda ha variato; imperocchè è un errore credere, che gli usi degl' Indiani sieno invariabili come le leggi de' Medi e de' Persi.

Quanto agli oggetti di manifattura europea ma di qualità più fina, come oriuoli, coltelli, porcellane, cristallami, ecc., dessi non son ricercati nel Pendgiab senonchè dalle genti ricchissime, e per conseguenza la richiesta n' è limitata. Le perle e le pietre preziose son tenute nell' India in grandissimo pregio, ragion per cui le persone opulente non danno alcun incoraggiamento ai prodotti lussuosi dell' industria di Birmingham e di Sheffield, che troppo spesso compongono i doni spediti nel Pendgiab. Appena ebbe ben consolidato il suo governo, Rendgit Sing introdusse tra suoi capi il gusto delle belle tele, e gli operai del paese ne somministrano in copia sufficiente: la sua corte fu per questo lato senza pari nell' Oriente; e nulladimeno, quel principe e i suoi cortigiani erano estranei alla maggior parte delle ricer-

catezze e de' comodi della vita civilizzata: d'altronde, non potevasi sperar di trovare il gusto per simili cose presso un popolo illetterato, le cui abitudini, non è ancor molto, eran quelle d'un orda di masnadieri.

Da pochi anni in qua, parecchi *serdar* han fatto edificar case magnifiche; ma pertanto e' sono alieni dal sentir la necessità ed il vantaggio d'un addobbo, e la comodità delle finestre munite di vetri: solamente alcuni di questi seidi mostran della inclinazione pegli alimenti sapidi e conservati, come il prosciutto, ecc. ecc. Nulladimeno, sebben questi uomini siensi maravigliosamente spogliati da' loro pregiudizi, non v'è da lusingarsi, che i cibi ghiotti spediti dall'Europa in vasi ermeticamente chiusi, possan trovare un grand'esito nel Pendgiab, come neppure nell'India; vi si vendon meglio i liquori forti, quantunque i Pendgiabiti preferiscano le bevande spiritose preparate nel loro paese.

Aprendo una comunicazione per acqua co' paesi situati sull'Alto Indo, sembra che non sarebbe necessario risalir questo fiume al di là di Dera-Ghazi-Khan, ed i fiumi del Pendgiab al disopra di Multàn e forse di Lodiana. Le merci destinate per l'Asia Centrale potrebbero essere sbarcate a Bakkar, che si può considerare come il porto di Scikarpur, città che ha relazioni estese con tutte le parti dell'Asia, ed è situata nelle pianure al disotto delle gole di Bolan, che attraversano i monti Sulimani. Se si trovasse più conveniente il farle rimontar più in su fino a Leia, esse incontrerebbero al valico di Kahiri il flusso del commercio, quale in oggi affluisce venendo da Palli, da Bicanir e da Multàn, circostanza che produrrebbe l'effettivo annientamento di quel negozio. Quantunque al disotto d'Attok la navigazione sia perfettamente libera, e vengano spediti tutti gli anni de' frutti per l'Indo a Scikarpur, le difficoltà divengon nonostante maggiori al di sopra di Karabagh, a cagione della rapidità della corrente; perchè quivi il fiume traversa un paese montuoso: d'altronde, i benefizi non sarebbero solidi abbastanza

per compensare i rischi. Ma il negoziante del Pendgiab ha ottenuto il suo intento una volta che è pervenuto a Multàn, poichè il Tscenab e il Dgialem, fiumi tutti e due navigabili, e il primo molto considerevole, non conducono ad alcun mercato al di là di questa città. Il corso tortuoso del Ravi, sul quale è situata Lahora, la sua poca profondità e la sua larghezza, minore di quella degli altri fiumi, non permetteranno mai che divenga una via commerciale; tanto più che il commercio di quella capitale è limitato, il centro degli affari essendo ad Amritser, città a cui è possibile d'avvicinarsi a men di 30 miglia pel Setledge.

Non dubito che quest'ultimo fiume non sia navigabile da Utch ad Harrikè, ove la sua larghezza è di 825 piedi, ed ove riceve il Beyah: dicesi che più in alto il Setledge abbia una profondità media di 12 piedi, e non sia in alcun punto guadabile; sicchè potrebbesi con poca difficoltà risalire fino a Lodiana colle barche del paese, e annodar così le commerciali comunicazioni degli Europei tra il mare e quel punto remoto dello impero Inglese nell'India: ne duole mancare di circostanziati raguagli sulla natura del Setledge da Lodiana fino alla di lui confluenza col Tscenab a Utch; ma i fatti citati, dai viaggiatori più recenti dan forte speranza che sia dappertutto navigabile, e che niun ostacolo fisico possa opporsi al commercio: fortunatamente Bhaualpur, città commerciantissima, è situata sulle rive di quel fiume presso la sua imboccatura. Il Setledge in quella parte del suo corso traversa un paese sterile e mal difeso; e sebben da principio si possa andar incontro a de' pericoli, quest'inconveniente ed altri si dileguerebbero certamente col tempo.

Un gran commercio non può esistere, che ne' luoghi ove il mercante trova sicurezza e protezione, per sè e ciò che possiede. Egli avrà bisogno di grandi guarentigie nel Sindhi, prima che v'impegni i suoi capitali: ma al di là dei limiti di questo paese, il Pendgiab gli offre una strada più sicura: è

vero, che le feroci tribù del Deradgiat, fra Attok e Miltan, non riconoscon l'autorità d'alcun sovrano; ma esse sono al di là delle vie del commercio.

L'Indo e i suoi affluenti sendo situati sul remoto confine del territorio britannico, si potrebbe supporre, che la mancanza d'un tribunale per comporre le differenze e le dispute, fosse di pregiudizio ad un negozio nell'infanzia; tuttavia, malgrado la rettitudine che caratterizza gli agenti pubblici della Compagnia delle Indie, e malgrado le benevoli intenzioni del governo, è ben problematico, che il sistema di giurisprudenza inglese non abbia tra i negozianti aumentato la perfidia e gl' inganni; mentre, privi della facilità di far sentire le loro lagnanze, i trafficanti dell'India, specialmente quelli che vivono sotto principi indigeni, conservan nei loro affari una probità, ed hanno gli uni negli altri una fiducia, che nei paesi soggetti alla autorità inglese son quasi intieramente scomparse.

Dopo il 1809, epoca in cui un'ambasciata britannica visitò il Cabul, cagioni politiche han prodotto grandi cambiamenti nel commercio di quel paese. Considerevole era quello che al tempo della monarchia Durana faceva coll' India; poichè lo stabilimento inglese del Sindhi era principalmente sostenuto da richieste che venivano dall'Afghanistan.

La soppressione di quello stabilimento indusse i commercianti di questa contrada a cercar le loro provvisioni nei bazar dell'India; e quantunque la monarchia abbia cessato d'esistere, la nazione nonostante ha preso per le merci manifatturate europee un gusto veramente straordinario. — La maggior ricchezza dell'antico Afghanistan trovasi attualmente all'est dell'Indo ed è costituita dall'or ora cessato reame di Lahora; tuttavia lo smembramento della monarchia Durana, anticamente sì vasta, in diverse piccole sovranità, non ha pregiudicato agl'interessi del commercio. La ricchezza dello stato è suddivisa, e in vece d'una sola corte d'eccessiva grandezza ve ne son diverse più piccole e modeste:

ora, in un paese così povero come l'Afghanistan, questa circostanza produce sul mercato una essenziale influenza. Nè questa è un'idea speculativa su tal soggetto, poichè l'esazione e i diritti locali della città di Cabul, dopo l'esilio dei re, sono considerevolmente aumentati; senza che nuovi aggravi siano stati imposti. E non solamente il consumo delle merci dell'Inghilterra e dell'India è divenuto più forte nell'Afghanistan, ma anche il transito pel Turkestan ha preso in questi ultimi tempi uno slancio maggiore.

Le mercanzie europee, che spedisconsi in tutte quelle contrade, sono sbarcate nell'India, a Calcutta od a Bombay: dicesi che la maggior parte sia tratta da quest'ultimo porto. Le carovane che vengon dalle due nominate città si riuniscono a Cabul, e vi arrivano per tre strade principali:

1.° I mercanti del Bengala prendon la via del Gange; quindi quella della Dgiumna fino a Delhi; di là giungono ad Hansi Bhaualpur, Multàn, e tragittan l'Indo al passaggio di Kahiri, presso il 31mo grado di latitudine nord; poi van per le strette di Golaire e su le sponde del Gumal, infino a Ghazna ed a Cabul.

2.° I mercanti di Bombay vanno pel Guzerate a Palla nel Marvar; poi traversano il deserto fino a Bicanir, e raggiungon la strada precedente a Bhaualpur.

3.° Una porzione delle merci di Bombay è imbarcata per Sonmini o per Coratsci nel Sindhi; di là queste merci arrivano a Candahar in diciotto stazioni; poi s'incamminano verso Ghazna e Cabul. Quelle che non son vendute nel paese, o non son destinate per Bukharia, vengono spedite a Herat. La strada che va a Scikarpur pel Sindhi, è poco frequentata per timore dei Kakeri.

Devo far qui osservare, che la grande strada fra l'India e la Persia, partendo da Delhi e passando inseguito per Lahora, Attok e Peisciaver, per arrivare a Cabul, è abbandonata; e ciò perchè il sovrano ora caduto del Pendgiab aggravò le mercanzie di diritti più forti di quelli che dai suoi vicini si esigevano. Quelle

poi che sono spedite da Amritsir, mercato del commercio del Pendgiab, attraversano il Dgialem e Dgiang e vanno a raggiunger le altre strade a Kakiri. Risulta dunque da questa strada un fatto singolare, ed è, che Peisciaver, città situata sulla frontiera dell'Afghanistan, vien provvista delle mercanzie d'Europa e d'India per Cabul, città situata più all'ovest: i negozianti posson portarle a minor prezzo per quella strada remota, e per conseguenza la preferiscono; e questa circostanza spiega l'aumento degli introiti nel Cabul.

I Lohani, tribù pastorale di Afghani, che occupa il paese compreso tra Ghazna e l'Indo, sono i principali fattori di questo commercio pel trasporto delle mercanzie; alcuni godono di grande opulenza. Vanno essi stessi a fare i loro acquisti ne'mercati dell'India; e le loro famiglie e il loro bestiame si avanzano, nella convenevole stagione, per riscontrarli sulle rive dell'Indo: le loro mercanzie son trasportate a comode stazioni sui propri cammelli, infino a Ghazna. Il paese intermedio è montuoso, e le strade sassose e malagevoli; ma quegli uomini viaggiano nella loro patria, e sono esenti dalle tasse e da diritti che altrove incagliano il commercio.

La carovana giunge a Cabul verso il principio di giugno: i Lohani ivi vendon le loro mercanzie, e proseguono il viaggio verso Bukharia: lassù essi compran cavalli, che conducono a Cabul, e in questa città prendono della robia di Ghazna e di Candahar, e gran quantità di frutta tanto fresche che secche, quindi si ripongon in viaggio verso le sponde dell'Indo.

Giusta un detto volgare degli Afghani, l'India non da che erba e ne riceve in cambio oro. Le principali mercanzie spedite dall'India nell'Afghanistan sono indaco, cotone e zucchero; quindi vengon le tele bianche d'ogni sorta, i calicot, le mussoline; poi le indiane di fabbrica europea; poi gli scialli, i broccati, le mussoline di Dacca, i turbanti del Pendgiab, le spezierie. Un migliaio di carichi di cammello di tutti questi oggetti, è ora annualmente consumato nell'Afghanistan. Prima

del 1816 questo paese era provveduto di molte cose fabbricate in Russia: ma l'introduzione delle *indiane*, che risale a quest' epoca, ha dato luogo ad un essenzial cambiamento; ed i prodotti delle manifatture europee ora pervengono dall' India in questa parte dell'Asia in quantità assai più considerevole. — Fu creduto, e con ragione, che le tele di Russia non pervenissero solamente a Bukharia, ma che pur anche penetrassero ne' paesi al sud dell' Hindù-Kuch, e fosser distribuite nelle provincie dell'Afghanistan; ma omai una rivoluzione commerciale, che quasi non si è neppur avvertita, ha gradatamente cambiato l'andamento delle cose: sarebbe difficile anche nel più civilizzato regno dell' Asia procurarsi autentici documenti, cotanto necessari giusta le nostre idee, per avverare un fatto di tanta importanza; ma lo provan fortunatamente le riscossioni delle dogane interne. Alla giustizia e all'equità di Dost Mohammed Khan, capo del Cabul, attribuir dobbiamo un cambiamento cotanto vantaggioso alla Gran Brettagna; e dacchè si è effettuato, le fabbriche russe non han potuto sostener la gara con le inglesi, perchè il grande sfogo degli oggetti di queste si è fatto sempre maggiore, per la miglior qualità delle britanniche manifatture. Le sole tele che ora vengono di Russia son le *nanchine* e le *indiane* larghe, che nella Gran Brettagna non si fabbricano.

I capi di Peisciaver e di Candahar, non danno al commercio gl'incoraggiamenti pe' quali il lor confratello di Cabul si distingue; ma la condotta loro non ha una gran conseguenza sul commercio, imperocchè son essi poco potenti, e la strada più frequentata che mena nel Turkestan non passa pel loro territorio ma per quello soggetto al Cabul.

Le esazioni del capo di Candahar, costrinsero i mercanti di scialli di Casmira a prender un' altra strada per portarli in Persia. Ora quegli scialli, o sono spediti per Bombay a Buscir, oppure vanno per Cabul, Bukharia ed il mar Caspio, via molto più lunga. — Son persuaso che queste esazioni dell'amministrazione di Candahar non provengano che dall' ignoranza,

imperciocchè il capo è ben disposto a favor del governo britannico, e deve aver conosciuto, che tutti i mercanti bukhari han preferito, a suo danno, la strada di Cabul a quella di Candahar.

È quasi un mezzo secolo, che il commercio dei prodotti dell'industria europea col Turkestan, regione che comprende la Bukharia e tutti i paesi al nord dell'Oxus, era quasi intieramente nelle mani dei Russi, i quali vi portavan le loro merci da Orenburgo e da Troitsk; ma ora i prodotti della industre Europa vi arrivano in quantità più considerevole dall'India e dall'Afghanistan.

Quattro grandi linee di strade conducon di Russia in Bukharia, e queste segue il commercio de' Russi.

La prima, partendo da Astrakan, traversa il mar Caspio: si sbarca a Manghislak; e poi si passa per la Khivia e si va a Bukharia; ed il viaggio può aver termine in trenta giorni.

La seconda comincia a Orenburgo; si passa fra il Caspio e l'Aral, poi per la Khivia si giunge a Bukharia; e quest'è un viaggio di sessanta giorni.

La terza ha il suo punto di partenza a Troitsk: si traversa il *Dacht i Kaptsciak* (deserto di Kaptsciak); si prende direzione all'est dell'Aral; si valica il Sir Deria presso la sua foce, e si fa strada verso Bukharia; così una carovana può percorrere questo spazio in quarantotto giorni.

La quarta strada parte di Kazzal Dgiar o Petropaulosk, sul fiume Issim, molto all'est di Troitsk, e mena a Bukharia, dirigendosi al sud-ovest e passando per Tasckend; essa impiega novanta giorni.

Il commercio fra il Turkestan e l'impero Russo ha luogo adunque per mezzo di tutte queste strade: quella che passa per Oremburgo e per la Khivia è la più sicura e la più frequentata, laonde è prescelta dalle grosse carovane, che ogni anno parton nel mese di giugno da Bukharia; i mercanti che vanno ad Astrakhan si separan dagli altri a Urghendgi onde giu-

gnere più presto a Menghislak: i più tardi si mettono in via nel mese d'agosto, con circa dugento cammelli carichi di mercanzie meno preziose per Troitsk.

Il deserto di Kaptsciak, che tutte queste strade traversano, è un paese piano ed arido, senza abitanti di fissa dimora: prima di partire, il viaggiatore fa la sua provvisione di viveri: tuttavia quel deserto non è mancante nè di foraggi, nè d'acqua, nè di legna; vi errano i Kirghizi di diverse orde, cercando pasture pel loro bestiame; le quali orde posseggono gran quantità di cammelli, che son della specie di Battriana, cioè a due gobbe, e d'una razza di grandissima robustezza, potendo portare comodamente otto quintali di peso.

La carovana si confida ai suddetti pastori Kirghizi, e le merci commettonsi alla loro fedeltà: nel viaggio quegli uomini son seguiti dalle loro famiglie. — In questo deserto non v'è strada tracciata, nè altre guide che le stelle; e i cammelli, formando una linea dai quindici ai venti di fronte, non camminan che di notte, avanzandosi a passo lento ma costante.

Nel 1819, il governo russo spedì il Mouraview a Khivia, colla missione di chiedere, che la strada seguita delle carovane in questo *khanato* fosse cambiata in modo, che esse venissero ad imbarcarsi nella baia di Krasnovodosk, sul mar Caspio, facendo così molto più breve la via e potendo quivi caricar le mercanzie per Astrakan tanto facilmente quanto a Manghislak; ma il khan mosse delle obbiezioni contro quell'aggiustamento, e la negoziazione andò a vuoto.

Nell'anno seguente partì per Bukharia una legazione in regola, la quale passò per Oremburgo e scelse la sua via all'est dell'Aral: il De Negri, che n'era il capo, dovea similmente occuparsi delle circostanze che potevano render più facili le relazioni commerciali tra i due paesi. Fu riconosciuto, che la strada era praticabilissima; ed al ritorno dell'ambasciata, una carovana protetta da una scorta di 500 soldati, con due cannoni da campagna, fu in tempo convenevole spedita a Bukharia. Ma questo

tentativo non sortì miglior esito del precedente, imperocchè il khan di Khivia prese ombra d'una misura che distornava il commercio dal suo territorio, e perciò fece partire il suo esercito per l'imboccatura del Sir Deria, affine di attraversare l'andamento della carovana, e, se possibil fosse, predarla. Ma la schiera de' soldati russi prese posizione sopra un monticello, ove con gran valore si difese, e pervenne a respingere alcune migliaia di cavalieri. Nulladimeno, i Russi non poteron trarsi d'impiccio, che abbruciando le mercanzie ed effettuando una precipitosa ritirata verso il loro paese, avendo esaurite le vettovaglie.

Niun altro tentativo fu fatto per evitar la Khivia dopo questa disastrosa avventura: d'altronde, i diritti imposti dal khan di quel paese non sono nè eccessivi nè ingiusti: ma il governo russo fu offeso dalla condotta di quel capo, e senza dubbio desidera punirlo della sua ostinazione. Così le relazioni della Russia con Khivia sono niente affatto amichevoli, quantunque il capo che aveva fatto prova di tanta caparbietà sia morto, ed il figlio che gli ha succeduto sia meno ostinato del padre.

La Russia non si è limitata a semplici negoziati, per dare al suo commercio un maggiore sviluppo. Numerose fiere tengonsi ogn'anno nelle sue provincie meridionali e sulle sue frontiere; la più considerevole delle quali fiere è quella di Nigegorod sulle rive del Volga: gli Asiatici la chiamano *la Macrea* (fiera di San Macario): incomincia il luglio e dura quaranta giorni. I negozianti che trafficano con l'Asia centrale fanno i loro acquisti e le lor vendite a questa fiera, frequentata perfino dagl' Indiani.

Le mercanzie dell'India spedite in Bukharia son le stesse di quelle che vanno nell'Afghanistan: ne arrivan tutti gli anni a Cabul circa due mila carichi di cammello, e la metà passa nel Turkestan. Quelle che vengon di Russia son mandate a Bukharia da Orenburgo e da Troitsk, e consistono in tele bianche, mussoline, *indiane*, pannilani russi ed inglesi, imitazioni di broccati (*kincab*), velluti, *nanchine*, fil d'oro inglese, pelliccerie, cocciniglia di *kermes*, ottone, rame, ferro, serrature, vasi di ferro,

fil di ferro, cuoio, carta, aghi, coltelli, gioie comuni, chincaglieria, zucchero bianco raffinato, miele, ed un'infinità di altri minuti oggetti. Una considerevol porzione di cambi di Russia si effettua in specie metalliche, come ducati e zecchini.

L'annua carovana che arriva a Bukharia consiste in circa mille trecento cammelli, e parte di Russia nel mese di gennaio. Si vedrà quì sotto, che molte mercanzie portate da quel paese, non hanno a Bukharia da temere rivalità per parte del commercio dell'India, e commendabili negozianti, degni di tutta fede asserirono al celebre viaggiatore Burnes, che i tre quarti delle merci che sono esportate dai due paesi, provengono dalle fabbriche inglesi. Allorchè due strade commerciali, che cominciano da opposti paesi, dopo lungo tratto s'incontrano, ne deve risultare una diminuzione di prezzo da una parte per ravvicinarsi a quello delle cose dell'altra; sia stata quale si voglia la somma pagata pel loro acquisto o le spese occasionate pel loro trasporto. La vendita delle mercanzie inglesi è molestata in Russia, e il loro transito v'è attraversato da enormi gabelle; ma ciò nondimeno esse apronsi una via fino a Bukharia, ove son vendute con benefizio! « Alcuni prodotti della nostra industria, come i pannilani e i velluti, non arrivano in Bukharia che per la Russia, quantunque di fabbrica inglese!! » (Burnes).

Ecco il quadro delle mercanzie tanto russe che inglesi, le quali veggonsi esposte nel bazar di Bukharia. Quel quadro fa conoscere il relativo valore di quegli oggetti, e nel tempo stesso mostra il profitto che dal loro commercio risulta.

I prezzi sono espressi in *tiglià* d'oro di Bukharia, il cui valore è di sei rupie e mezzo, ovvero tredici scellini (16 f. 25 c.).

Mercanzie di Russia	Tiglia'	Mercanzie Inglesi venute da Cabul	Tiglia'
Una pezza d'*indiana* russa, di prima qualità, lunga 23 *metri*	8		
d. seconda qualità	5		
d. qualità inferiore	3 1/2	d. Inglese	3 1/2
d. seconda qualità, ma con minor quantità di fiori	2 1/2	d. »	2 3/4
d. comunissima	1 3/4	d. »	1 3/4
Venti pezze di mussolina fiorita	18	20 pezze d.	22
Mussolina russa, la più fina; capo pezza in oro: per ogni pezza	3 a 4	. . . . . d.	2 1/2
Calicot fine: pezza di 10 *metri*, ogni 20 pezze	15	. . . . . d.	18
Panno inglese sopraffine, per ogni 2 1/4 *metri*	5	Calicot fine p. ogni pezza di 40 *metri*	3 a 3 1/2

« Bene spesso i mercatanti lucrano un cinquanta per cento sulle indiane inglesi; questo guadagno fu realizzato da uno di essi, durante il mio soggiorno a Bukharia. » (Burnes)

È evidente, che le *indiane* inglesi vendonsi meglio delle russe; e pare, che alcuna specie di quelle tele, che si fabbricano in Russia, non conosconsi in Inghilterra; e tali sono le *indiane* tessute in Polonia o in Alemagna, più larghe e di colori più vivi delle inglesi; hanno l'aspetto del velluto a fiori e son ricercatissime tanto in Bukharia che nell'Afghanistan: se i negozianti inglesi conoscessero quel modello, potrebbero assicurare al loro paese il commercio anche di questa specie d'*indiana*.

Le indiane comunissime non son merce da spedirsi in Bukharia, perchè di questo genere se ne fanno anche nel paese;

esse hanno presso a poco dodici pollici di larghezza e son rigate: 5 pezze di 16 metri l'una, si vendono un *tiglià*. Dugento carichi di cammello di questa mercanzia sono ogni anno esportati in Russia, ove i nobili ne vestono i loro schiavi. — Ma sebbene il prezzo delle *indiane* più fini sia molto basso in Bukhara, pure vi si vendono ancora con un benefizio del 30 e 40 per 0|0.

Fra le tele bianche in uso a Bukhara, le mussoline russe sono le migliori: si pagano più care di quelle d'Inghilterra, ma son meno ricercate. Tutte le altre tele russe sono grossolane, e niuna è spedita al sud dell'Oxus. — Si consumano annualmente in Bukhara circa mille pezze di tela (i tre quarti delle quali son di piccola larghezza); ed altrettante di *dgiandani*, o mussoline fiorite.

I panni inglesi non mai arrivano in Bukhara per la via dell'India, ma sibbene per quella della Russia. « Lo stato attuale del commercio di questa mercanzia è tale (dice il Burnes), che un intelligentissimo negoziante di Cabul, che incontrai a Bukhara, progettava di portare un assortimento di questi panni a Lodiana, ove, malgrado la lunghezza del viaggio, credeva di poterli vendere a prezzo più mite di quello che costano colà i panni inglesi venuti dall'India! Il più bel panno inglese, che nell'India costa 22 rupie al metro, a Bukharia non si paga che 15; i commercianti non vi portan mai panno di Russia perchè vi perdono: l'inglese è molto più stimato di quello russo, perchè non cambia colore e dura più lungo tempo. »

Il velluto viene di Russia, ed è di cotone fiorito, e largo circa 24 pollici; è un tessuto piuttosto richiesto, e non mai arriva là per via dell'India.

I Russi hanno imitato con molto successo i broccati dell'India, e spediscono a Bukhara una quantità di quel tessuto che chiamasi falso broccato, bello in apparenza quanto quello di Benarès, e non costa che la metà del prezzo di questo; ma è di piccola larghezza. Questo broccato può esser similmente imitato in Inghilterra.

Il prodotto dell'industria russa che fa il fondo del commercio di quell'impero con la Bukharia, è la *nanchina* di tutte specie, ma raramente bianca; perchè i Russi hanno imitato i modelli inglesi, che sono rigati e di colori cupi. Quella *nanchina* russa costa un *tiglià e mezzo* la pezza di 40 yardi, ed è generalmente impiegata per le pellicce o *tsciapkani*. « Io mi era da principio immaginato che venisse dalla Cina; ma seppi più tardi venir dessa per mezzo delle carovane dalla Russia, e che da Bukhara venia spedita nell'Afghanistan ed anche nell'India; infatti ne ho veduta molta a Lahora: — (Burnes) ».

Uno de' più importanti oggetti del commercio di Russia, è il *kermes* per la tintura in rosso, tintura usata per la seta cruda. Non è gran tempo, che da Bukhara se ne mandava ancora una gran quantità nell'Afghanistan e nell'India; ma dappoichè la cocciniglia cominciò ad esser conosciuta nel Pendgiab proveniente dai porti dell'India, il commercio del *kermes* annualmente diminuì, e sarà tra poco limitato alla sola Bukharia.

Questa sostanza vendesi attualmente a Bukhara da otto a nove *tiglià* il *man*, misura di Tauris equivalente a sette libbre di peso inglese, e si può avere anche a minor prezzo a Cabul. Il *kermes* può spedirsi dall'India nell'Afghanistan con qualche vantaggio. — Nella Bukharia, trovasi il *kermes*, ma non v'è alcuno che conosca il modo di prepararlo.

La richiesta delle mercanzie dell'India in Bukhara è costante: le mussoline di Dacca di molta larghezza vendonsi a Bukhara venti *tiglià* per ventina; di piccola larghezza non pagansi che la metà di questo prezzo. Arrivanvi ogn'anno circa 500 pezze di *kinkab* (broccato) di Benarès; quello del Guzerate è troppo caro. I Bukhari, e tutti gli abitanti del Turkestan, portano turbanti di tela bianca, che viene dal Pendgiab; una pezza lunga 30 metri e larga 12 pollici, vendesi un *tiglià*. — Que' turbanti s'usano da ambo i sessi; e la tela di cui li fanno potrebb'essere tessuta in Europa, e spedita con profitto nel Turkestan.

Il commercio degli scialli di Casmìra, è puramente di transito, ed è poco considerevole (da 150 a 300 paia); e la merce deve esser finissima, chè altrimenti non si venderebbe in Russia.

La mercanzia dell'India che più abbondantemente arriva in Bukharia è l'indaco; la quantità annualmente importata si valuta circa 500 carichi di cammello: una porzione di questo indaco è riesportata a Yarkenda, nel Turkestan cinese. — Quantunque questa pianta prosperi in Bukharia, l'arte di prepararla per estrarne il colore non v'è conosciuta.

Lo zucchero dell'India arriva pure nel Turkestan, non vegetando in Bukharia la canna da cui si estrae: lo zucchero greggio della Cina portato per la via di Bombay non può sopportar le spese di trasporto oltre Cabul; nè possono i Cinesi per la stessa ragione, spedirlo al di là d'Yarkenda. Questo zucchero greggio non ha molto smercio, essendo preferito dai ricchi lo zucchero raffinato e in pani di Russia, ed i poveri impiegando il *tarandgibin*, specie di melassa o mosto.

Prescindendo dal suo commercio colla Russia e coll'India inglese, la Bukharia traffica largamente coi presidi cinesi d'Yarkenda e di Casghar; ricevendo da questi cantoni della porcellana comune, del muschio e delle verghe d'argento, ecc. ecc.; ma il principale oggetto d'*importazione* è il *thè*. L'estensione del commercio di quella foglia, e la gran distanza dei cantoni pei quali passa, merita egualmente di fissar la nostra attenzione. — Gli abitanti del Turkestan son fuor di modo amanti del *thè* e ne bevono a tutte l'ore: nel 1832, novecencinquanta carichi di cavalli, ossia due mila circa quintali di questa derrata, furon portati da Yarkenda a Bukhara!! E la maggior parte di quella quantità si consumò nel Turkestan; una tenuissima porzione soltanto pervenne al sud dell'Hindù Kuch. Gli abitanti di Badakscian sono i fattori di tal negozio. — Grandi elogi si fanno dai mercatanti sull'equità de' Cinesi, e sulla facilità colla quale si trattano seco loro gli affari. Il governo cinese assoggetta i mercanti ad un dazio d'un trentesimo, dazio moderatissimo. — Il

thè è portato dalle provincie centrali della Cina in casse; il viaggio dura più mesi: quindi è versato in sacchi, che son cuciti dentro a cuoia; per la ragione che le casse non sopporterebbero il viaggio. Un carico di cavallo (che pesa 250 libbre) costa 60 *tiglià* a Yarkenda, e vendesi qualche volta 100 *tiglià* a Bukhara; il carico è totalmente composto di *thè* verde. — Il miglior *thè* che si compri nel Turkestan, vien per terra da Takht, città della Cina situata sulle rive d'un fiume: arriva a Bukharia per la via d'Astrakan, in piccole scatole di stagno o di piombo: è chiamato *thè di Banca*, probabilmente a motivo della provenienza del metallo con cui la scatola è fatta: il suo prezzo è quattro rupie la libbra, ma la foglia ha squisito sapore, e supera pel tal riguardo tutte le qualità di *thè* che vendonsi in Inghilterra. Dicono che conserva quel sapore squisito e naturale, perchè non ha mai provati gli effetti dell'aria rinchiusa della stiva d'un naviglio, nè quelli quindi dell'atmosfera del mare.

Le carovane d'Yarkenda traversano l'altro paese di Pamèr, scendono quindi nella valle dell'Oxus, e continuano la via per Budakscian e Balkh fino a Bukhara. La strada è poco sicura, ed in molti punti si va incontro a gravi pericoli a cagione delle rupi perpendicolari sotto le quali è giocoforza passare: il terremoto del mese di gennaio 1832 fece cadere gran quantità di scogli dall'alto di quelle rupi, distrusse molti villaggi e cagionò la morte a buon numero d'uomini nel Badakscian. Soffre inoltre il viaggiatore una difficoltà di respiro traversando i fastigi del Pamèr, e le carovane sono alcune volte aggredite dai Kirghizi nomadi. Ostacoli quindi naturali e politici contribuiscono a render quella via pericolosa pel commerciante e pel viaggiatore.

Un'altra strada, che va da Yarkenda a Bukhara per la valle del Giassarte o Sir-Deria, e pel Khanato di Khokhanda, è migliore assai della precedente; non ostante è poco frequentata, a motivo delle vertenze ch'esistono tra il sovrano di quella con-

trada e il governo cinese. La strada per Khokhanda può esser percorsa da una carovana in 45 giorni, e fino a questa città le mercanzie son trasportate per mezzo di carri. Per Badakscian la strada è più sinuosa, e ci vogliono a percorrerla 65 giorni di cammino: a Kulùm, mercato fra Yarakenda, Bukhara e Cabul, si cambiano i cavalli coi cammelli; due carichi di quelli formano un carico di questi, i quali vanno fino a Bukhara.

Poco considerevole è il commercio di questa città colla Persia, a cagione dello stato delle strade, che son poco sicure, e dell'odio religioso esistente tra gli abitanti de' due paesi. Gli scialli di Kerman compongono il principal oggetto delle *importazioni* di Persia: l'oppio arriva pur di Persia in Bukharia, ed è quindi spedito a Yarkenda, a Kasghgar e definitivamente nella Cina inferiore, ove non è meno ricercato che lungo la costa marittima. A Bukhara costa 5 *tiglià* il *taman* di Tauris. — Queste mercanzie, siccome altre ancora di minore importanza, sono inviate dalla Persia per la via di Mesced.

Le *esportazioni* della Bukharia son piuttosto ragguardevoli, mentre il paese produce seta, cotone e lana: la seta raccogliesi principalmente sulle rive dell'Oxus, ove il gelso cresce con vigore, ed ove nei mesi d'estate tutti i Turcomani allevan i filugelli. Si spedisce gran quantità di seta a Cabul, e perfino nell'India: a Bukharia il prezzo della seta varia da 9 a 10 *tiglià* le otto libbre, peso d'Inghilterra, e se ne fabbrica una stoffa chiamata *adras*, dipinta a più colori, rosso, bianco, verde e giallo, la quale è moltissimo in moda per le vesti: costa da un *tiglià* a un *tiglià* e mezzo la pezza, la quale è lunga otto metri e larga un terzo di metro; talchè questa moda è carissima. La detta stoffa è tessuta dagli antichi abitanti di Merva, attualmente domiciliati a Bukhara, e non è esportata.

Parimente trovansi in questa città considerevoli fabbriche di cotonine e d'indiane comuni, che sono esportate in Russia. Gli abitanti vestono per la massima parte, stoffe del paese; ed a tal uopo si fabbricano tele comuni di colore scuro e rigate in

diverse fogge; ed un vestito di quella tela non costa che mezzo *tiglià:* sicchè non meritano d'essere imitate in Europa. Il cotone di Bukharia filato pare sia ricercato in Russia quanto quello d'Inghilterra.

La lana del Turkestan è spedita nelle montagne circostanti, nell'Afghanistan e nel Pendgiab, ove se ne fabbricano scialli di una specie comune: a Bukhara vale da sei a otto *tiglià*, il *taman* di Bukharia, che equivale a 256 libbre peso inglese. Alcuni anni sono il suo prezzo era doppio, ma i tessuti che se ne facevano essendo stati trovati di qualità mediocre, la vendita della lana è diminuita. — Quella lana viene specialmente dai paesi dei Kirghizi Kaissaki, e delle tribù prossime a Bukhara. Quei popoli erranti, per lungo tempo ne hanno ignorato il pregio, e ancora se ne servono per farne le funi colle quali legano i loro cavalli e il loro bestiame. Le pelli d'agnello di Bukhara; famose in tutto l'Oriente, provengono dal solo cantone di Karakul, situato tra Bukhara e l'Oxus: da Bukhara sono spedite in Persia, in Turchia e nella Cina; ma specialmente nel primo di questi paesi, i mercanti che ne fanno il commercio le pagan sempre in contanti, non volendo correre il rischio d'un impegno commerciale mentre si tratta di traversare il deserto. È impossibile negoziare una cambiale fra Mesced e Bukhara.

Moderatissimi sono i dazi che si esigono dalle autorità di Bukhara sulle merci europee; perchè sono imposti conforme ai precetti del Corano, e fissati a un quarantesimo del capitale, cioè al due e mezzo per cento: nulla ostante, i commercianti non musulmani pagano diritti più forti; un cristiano il venti per cento, un indiano il dieci per cento, perchè così vuole la legge: in conseguenza, la maggior parte del commercio di questa contrada resterà sempre in potere de' musulmani.

E li medesimi principii guidano le autorità dell'Afghanistan, sebbene i capi all'ovest dell'Indo-inferiore mettano innanzi stravaganti pretensioni, nulladimeno le loro esazioni non distornano il commercio; perchè più in alto, le strade gli son

quasi chiuse per esazioni infinitamente più gravose. — Oltre i diritti di dogana, regolari, è percepito in diversi luoghi, fra l'Indo e Bukhara, un diritto di transito; di più le spese sono aumentate per la necessità di prender le scorte, onde passare incolumi ne' cantoni agitati o tumultuanti: ma i mercanti non considerano quelle spese eccessive; sibbene più fortemente lamentansi della rapacità e delle concussioni degli agenti indigeni d'un ordine inferiore, incaricati della riscossione de' diritti d'entrata nell'India britannica; e si assicura, che que' personaggi, allorchè fanno il loro servizio agli uffizii delle dogane, cagionano espressamente del ritardo al cammino de' commercianti; i quali, sebben provveduti de' necessari passaporti, non possono strappar le proprie merci dagli artigli di quelle arpie se non soddisfacendo alle loro avidità. I commercianti dell'Afghanistan e della Bukharia altamente si lamentano di quell'abuso; e tanto maggiormente è loro sensibile, in quanto che trovano i diritti moderati, e che tutto ciò ch'essi trasportano è ben protetto: d'altronde il governo russo è immune da quel genere di corruzione, ancorchè percipa più gravosi balzelli, in quali non sono molti anni, per rimostranze fatte dal re di Bukhara su questo punto, furono almeno in parte, molto diminuiti.

Riflettendo ai prodotti della Bukharia, ed all'impiego che l'industria de' suoi abitanti sa farne, si è sorpresi del considerevole spaccio che quel paese offre al commercio europeo; la richiesta delle mercanzie d'Europa non diminuisce, e la costanza con cui quel negozio si fa, porta a credere, che prender possa ulteriore estensione. In tutto il mondo musulmano, non è contrada in cui il mercadante sia più sicuro ed immune da angherie e da concussioni quanto in Bukharia; gli abitanti, che son pinzocheri per quel che riguarda la religione, conformansi con scrupolosa esattezza ai doveri che essa loro prescrive: ed il Corano, in un gran numero di passi, ingiunge di accordare al mercante la più completa protezione, e il sovrano in Bukharia non elude nè viola alcuno de' comandamenti di quello.

Le mercanzie portate a Bukhara, son poi spedite a Samarcanda, a Khokhanda, a Yarkenda, a Urghendgi, e in tutti i piccoli cantoni prossimi alla capitale. Gli oggetti comuni son richiesti più di quelli d'una qualità sopraffina, poichè gli Uzbeki, in cose di tal fatta, non son giudici di molta abilità.

Abbiam veduto come que' mercanti provvedansi da due grandi nazioni europee: le donne di Bukhara e di Cabul preferiscon le merci inglesi; e il gusto delle donne è in ogni paese d'un gran peso nella moda. Le indiane han fatto cessare quasi del tutto il commercio delle stoffe di scialle, ed hanno nel tempo stesso inspirata la voglia di cose nuove, come pure dimostrata una generale tendenza pei prodotti di fabbrica inglese. — La Russia ha una navigazione interna così stesa, che può portar per acqua tutte le sue mercanzie ai confini dell'Asia: non è che la qualità superiore e il buon prezzo delle manifatture europee, che possono offrire il mezzo di sostener la concorrenza; e gl' Inglesi hanno il vantaggio di poterle inviare a Bukhara per la via dell'India. Credo però, che dovranno cederla ai Russi pel commercio de' metalli, e di tutte le cose grossolane che ne son fatte; ma per gli oggetti più fini, e pei tessuti, gl' Inglesi, e con essi tutte le nazioni industriose dell'Europa occidentale e meridionale, potranno felicemente rivaleggiare. Per un paese mercantile come l'Inghilterra, una richiesta di mercanzie è del più alto interesse; e si deve presumere, che il suo accrescimento sarà generalmente seguito da una diminuzione di prezzo, e nel medesimo tempo l'aumento della vendita darà al fabbricante ugual profitto. « Un più considerevole invio di mercanzie inglesi in quelle contrade, specialmente di tele bianche, di mussolina, e di panni di lana, non tarderebbe, (nota il Burnes, dietro l'asserto dei principali mercanti e dello stesso visir di Bukhara), ad aver per effetto immediato di privar i Russi di questo ramo di commercio. Di già l'*esportazione* di questi oggetti presso di loro diminuisce; e l'aumento dei prodotti della dogana di Cabul, mostra evidentemente l'origine di

tàl cambiamento; il quale deriva, dalla maggior quantità delle nostre merci, che attraversano l'Hindù-Kuch per andare in Bukhara. Io mi sono occupato della ricerca di questo fatto in altri paesi, e il risultamento del mio esame mi conduce a credere, poter noi (inglesi) non solo far cader nelle mani de' nostri negozianti la parte che i Russi hanno in questo commercio, ma far prendere ancora al traffico della totalità di quegli oggetti, una maggiore estensione nel Turkestan. Vi sono dei negozianti Afghani, che darebbero volentieri un più ampio sviluppo alle loro speculazioni, sebbene alcuni di loro abbiano impegnato un capitale di otto a dieci *lac* di rupie nei loro affari col Turkestan. Il trasporto delle mercanzie per la strada di Cabul costa poco; e se i Russi profittano del Volga, che è il più gran fiume navigabile d'Europa, la Gran Brettagna trova le stesse facilità ne' due più considerevoli fiumi dell'Asia meridionale, egualmente navigabili, il Gange e l'Indo.

LEZIONE XXVII.

COMMERCIO DELLA PERSIA E DEL TURKESTAN.

Fu da lungo tempo e con ragione osservato, non essere i Persiani una nazione commerciante, ed aver mostrato sempre poco ardimento a tentar la fortuna navigando e negoziando. Quello che far si può, dal punto di vista del commercio, attraverso ad un paese mediterraneo, è sempre poco comparativamente a quello che può farsi in una contrada avente coste marittime e porti. La Persia non è assolutamente sprovveduta

di questi due vantaggi, e tuttavia i suoi abitanti non s' imbarcano nè sulle acque del golfo dell' Oceano che bagnan le sue coste meridionali, nè su quelle del mar Caspio, che si accostano alla sua capitale. I legni che navigano sulle une e sulle altre appartengono a stranieri, i quali hanno per conseguenza nelle lor mani il mezzo di dirigere il gusto del paese colla qualità delle merci che vi portano, e d' aumentar la quantità di queste a seconda che le congiunture e le occasioni il richieggono.

La Persia è ben provveduta de' prodotti dell' industria europea, tanto russa che inglese; e l' una e l' altra vi si equilibrano appresso a poco come in Bukhara. Le merci inglesi son preferite a tutte le altre, i Persiani avendo piacere a ben vestire; così il loro paese è forse di tutta l' Asia quello, che offre il più vantaggioso mercato alle *esportazioni* inglesi in questa parte del mondo. Ciò non pertanto ella è cosa notevolissima, che i negozianti inglesi v' incontrino maggiore rivalità che in quasi tutte le altre contrade asiatiche; lo che probabilmente deriva da difetto di vigilanza e d' attenzione per parte degli Inglesi.

Non abbiamo intenzione di presentare un quadro generale del commercio della Persia. D' altronde, l' insufficienza delle nostre notizie in proposito non ci permetterebbe d' intraprendere un simil lavoro: i viaggiatori si sono principalmente occupati di osservare il commercio delle provincie settentrionali di questo regno; ma una gran luce si spargerà su questo argomento, passando a rassegna le diverse strade del commercio che vi si fanno.

Le comunicazioni tra la Russia e la Persia si effettuano principalmente per mezzo de' porti del Caspio; non pertanto esistono all' est come all' ovest di questo mare, delle strade, per le quali le mercanzie di quell' impero pervengono nell' Iran: Meseed, città del Khorassan, riceve molti oggetti di Russia per la via di Bukhara; e Tebriz e Teheran ne son provvedute per la via del Caucaso e di Tiflis.

Fino ad un'epoca recentissima, le mercanzie inglesi arrivavano in Persia per la via di Buscir, unico porto del regno sul golfo Persico, mentre Gomron, o Bender Abbas, rimpetto all'isola famosa d'Ormus, ha da lungo tempo cessato di godere dell'antica sua supremazia. Un tempo i navigli inglesi destinati al commercio delle Indie Orientali andavano direttamente d'Europa in quel porto, la dogana del quale ora non frutta che poche migliaia di ducati all'anno; ma ai tempi nostri le mercanzie inglesi sono spedite prima in un porto dell'India, e quindi imbarcate sopra un altro naviglio per la Persia, o inviate colà per terra, traverso a strade lunghe e recondite. Fu dunque con molta sagacità pensato recentemente a tentare di aprire una via commerciale da Trebisonda sul mar Nero alle provincie settentrionali della Persia; intorno alla quale mettendo la debita attenzione e convenevoli cure, non può che divenire al governo britannico in particolare, e a tutta l'Europa occidentale e meridionale vantaggiosissima, mentre conduce le merci inglesi e nostre nei cantoni della Persia che in maggior copia son provveduti di quelle portate di Russia, e porge eccellente occasione di star con questo impero in competenza; imperocchè è tanto incomodo pei Russi lo spedire i prodotti della industria loro al sud d'Isfahan, quanto per l'Inglesi lo era il portar quelli del loro paese al di là di questa città verso il nord.

Il commercio per la via di Trebisonda mette le due grandi potenze rivali (Russia e Inghilterra) in più uniforme condizione, e credo che l'esperienza di pochi anni dimostrerà, che il consumo delle merci inglesi nella Persia è immensamente accresciuto.

Questa strada ha parimente un gran vantaggio su quelle del Levante per Aleppo o per Damasco, perchè l'Eufrate e il Tigri traversano inospite contrade, e perchè per andare da quelle due città in Persia, non è strada sicura che per Bagdad. — Il valore delle merci che attualmente passano oltre questa città è mediocre; poichè nella spedizione di oggetti comuni la cui quantità sia considerevole, si trova perdita.

Le provincie orientali della Persia, quelle prossime a Herat e Mesced, sono in parte provvedute da Candahar nell'Afghanistan; e quella via è per molti rispetti preferibile a qualunque altra: un naviglio partito da Bombay può arrivare in dieci giorni sulla costa del Mekran; e Candahar non è più che a diciotto facili gite dal mare. Preziosissima dunque è quella posizione, poichè le mercanzie che vi giungono, spedite dall'India, son poi dirette all'est nell'Afghanistan, e all'ovest in Persia. — Perciò l'Inghilterra, neppur per questo lato, ha da temere la rivalità d'alcun'altra nazione.

La situazione che il dominio della maggior parte dell'India assicura agl'Inglesi è tanto vantaggiosa, che molto difficile riesce a qualunque altra nazione far concorrenza al commercio britannico nel golfo Persico: nulla ostante, molte mercanzie sbarcate a Buscir sono di fabbriche estranee a quelle della Gran Brettagna. Gli Olandesi hanno l'abitudine di far commercio con questo porto, e fondarono una compagnia a tal oggetto; sebbene le loro operazioni non sieno mai state attivissime, pure inviano a Buscir dell'indaco, delle spezierie, dello zucchero e del caffè; generi raccolti ne' loro possessi del grand'Arcipelago Orientale dell'Asia: portano anche poche tele; ma il loro indaco è inferiore a quello che viene dall'India. Quando non possono effettuar la vendita de' loro carichi a Buscir, vanno a Basra, in fondo del Golfo Persico, alle foci dell'Eufrate e del Tigri, in Turchia.

E i Francesi portarono a Buscir o a Basra oggetti simili a quelli degli Olandesi dall'isola di Borbone. Ma i rivali più temuti dall'Inghilterra, sono gli Americani del Nord, che solo da poco tempo han presa parte a quel traffico. Gli Americani sbarcano tutti i loro carichi sulla costa orientale d'Africa, donde quindi son trasportati a Mascat ed in Persia. Finora non hanno inviato che tele bianche, ed hanno fatto circolar nel tempo stesso l'opinione che le lor tele son migliori di quelle degli

Inglesi, perchè il cotone è raccolto nella loro patria e perciò non soffre alcun danno per l'effetto della pressione alla quale si assoggetta per farlo entrar nelle balle. Infatti quelle tele son durevoli, e resiston bene all'imbiancatura; e se ne arrivasse in Persia una più considerevole quantità, incontrerebbero esito favorevole; ma fino al presente non ne entrano molte.

Prosegue il Burns in questa sentenza:

« Le indiane fabbricate a Masulipatam vendonsi benissimo in Persia, e da alcuni anni in poi sono state preferite a quelle d'Inghilterra, perchè presso di noi non si fa gran caso alla varietà e bellezza dei modelli: le indiane dell'India, ancorchè d'un tessuto meno fine, conservano il loro colore e nitidezza assai più lungamente, ed è perciò che son più richieste; il che è tanto più degno d'osservazione, in quantochè le indiane inglesi supplantarono per lungo tempo quelle dell'India, e vendonsi a più discreto prezzo di quelle del Masulipatam.

« Abbiam detto, che i Russi introducono nella Persia Settentrionale i prodotti della loro industria, e che vi portan pure le belle indiane di Polonia, le quali ho veduto a Bukhara. Non v'è manifattura inglese di questo genere che sostener possa la concorrenza, e son pure ricercatissime in Persia. Gl'Inglesi, per conseguenza, non conservano nel commercio delle indiane quei vantaggi, che la lor posizione e la loro abilità nella fabbrica dovrebbero loro assicurare.

« Quanto all'estensione da darsi al nostro commercio colla Persia, fa di mestieri considerare altri punti, oltre le strade che debbonsi seguire; queste frattanto son d'una grande importanza, poichè il numero de' luoghi di smercio è favorevole all'aumento del negozio. Nel mentre che noi profittiamo della nuova via dell'ovest, per Trebisonda, trascurar non dobbiamo quella dell'est, per Candahar; questa strada è sicura, ma il principe di quel luogo esige dazi strabocchevoli ed arbitrari; ma forse sarebbe disposto a ridurli, se gli venissero indirizzate

delle rappresentanze, facendo egli professione d' amicizia per la nazione inglese.

« Si può nel tempo stesso aprire una miglior comunicazione colla Persia pel Kerun, fiume navigabile all' ovest di Buscir, il quale va a scaricarsi nell' Eufrate o nell' estuario di questo fiume, che, prima di versare le sue acque nel golfo Persico, prende il nome di *Sciat ul Arab*: dopo aver risalito il Kerun le merci troverebbersi tutto ad un tratto nel cuor della Persia; puossi però dubitare, che il governo persiano abbia il potere o il desiderio di mettere ad effetto un tal cambiamento; d' altronde la sua cordiale cooperazione sarebbe necessaria, perchè il paese situato tra il Kerun e Isfahan è selvaggio ed abbandonato al disordine.

« Dopo le strade, debbesi portar l'attenzione sulle specie di mercatanzie atte alla *esportazione*: le tele inglesi sono stimate in Persia più delle russe; quanto al colore richiesto, molto dipende dalla moda; ma se il negoziante trascura questo punto, va soggetto a delle perdite. Durante il mio soggiorno in Persia, cioè sul finire del 1832, i colori più ricercati erano il turchino cupo, il cilestro ed il bruno; nell' anno successivo ebber forse la preferenza il rosso ed il grigio; in generale però è certo, che i colori scuri si vendon meglio dei chiari.

« Le vesti esterne della maggior parte delle persone facoltose son di panno, e la qualità più a buon prezzo e di color durevole, è quella che meglio conviene in queste contrade. *Non vi si devono spedir mai mercanzie d'una specie dispendiosa*, imperocchè la proprietà vi è poco sicura, ed ognuno ama di procurarsi ciò che è di minore spesa, purchè abbia buona apparenza. Ciò nonostante non mancano i Persiani che desiderano il buon panno e lo pagano bene: avvicinandomi alla costa marittima, osservai che gli abitanti eran meglio vestiti; ed io suppongo che ciò deriva dal trovarvisi le merci a prezzo più discreto, o dall'esser più frequenti le tentazioni di procurarsele; ciò specialmente osservasi a Chiraz. Pel panno, il color cupo è d' ogni

altro più stimato; ma il contrario è per le indiane, che voglionsi di colori vivaci. Ciò non ostante, anche i modelli di queste debbono essere spesso cambiati; se ne desiderano tanto a fondo bianco che a fondo in colore; questa precauzione assicurerà una vendita migliore e più costante poichè i Persiani aman la novità.

« Nel commercio colla Persia si realizza frequentemente un benefizio del trenta e del quaranta per cento: tuttavia, i negozianti di questo paese non si distinguon nè per la loro esattezza, nè per la loro lealtà, e un Europeo farà bene a starsene in guardia nelle sue relazioni con essi. Eglino vanno spesso soggetti ad intraprendere affari al di là de' loro mezzi: tra loro pochi son quelli che posseggono un qualche capitale, e i fallimenti son comuni; nel 1832 andaron giù quindici delle principali case di Isfahan, solo perchè le sete del Ghilan non erano arrivate. Nè è men necessario di ben esaminare la moneta, che vi si offre in pagamento, la quale è spesso alterata, a seconda del capriccio del monarca. Attualmente un ducato persiano equivale a nove *Karani*, ovvero rupie, mentre nel 1831 non ne valeva che otto; e la cagione di quest' aumento fu l' entrare in campagna del principe reale, e il desiderio che il re aveva d' empire i suoi forzieri; sembra ch' egli non abbia mai riflettuto che nulla uscendo dal suo tesoro, e che ricevendo soltanto per accumulare, non poteva che perdere egli stesso. . . . .

« Da quello che ho veduto sui mercati della Persia posso asserire, che se si è necessariamente soggetti a perdita per la surriferita causa, è certo egualmente che benefizi ragguardevoli possono farsi, perchè l' oro è molto raro; e perchè si può trasportare con profitto da una provincia all' altra.

« La coltelleria è un ottimo genere per l'*esportazione* in Persia e niun altro oggetto forse vi si venderebbe tanto bene: quanto ai fucili, bisogna che sieno di eccellente qualità non dovendosi dimenticare che ne vengono di Costantinopoli e di Russia, i quali, ancorchè di non perfetto lavoro, non son cattivi. — La chincaglieria vien tutta di Russia.

« Io ho veduto sulle rive del mar Caspio un singolare esempio dell' estensione di paese che certe merci importate nella Persia percorrono: incontrai ad Astrabad un negoziante, che partiva per Khiva con dello zucchero della Cina candito; egli lo aveva comprato a Teheran, e lo imbarcava a Kara-Tappa, che è un piccolo porto: contava percorrere in seguito la costa orientale del Caspio, per Hum-Kuli, l'isola di Tscelkan, la baia di Balkan e Okh, luogo situato all'ovest ed a dieci giornate della strada di Khiva: ivi egli contava di sbarcar la sua merce, e caricarla sopra de' cammelli che i Turcomani gli darebbero a fitto: mi assicurò che nulla temeva da que' nomadi, perchè quelli che sono avvezzi a predare abitano al sud di questa strada, e fra quella città e la Persia.

« Qual prova di spirito d'intraprendimento questo sol fatto ci presenta? — Lo zucchero era stato portato prima da Cantòn a Bombay; colà imbarcato per Russia; poi spedito per terra a Teherkan ed alla costa del Caspio; ivi era stato caricato una terza volta sopra un naviglio, e doveva in ultimo esser trasportato a Khiva traversando un deserto. In questa città non poteva mancar d'incontrare lo zucchero delle Antille inglesi, che i Russi inviano nel Turkestan; di guisa tale che i prodotti del grand'arcipelago d'America e quelli della Cina trovavansi in concorrenza nell'Asia centrale.

« Ho già fatto osservare, che lo zucchero candito, della Cina spedito dall'India, non può sopportar la spesa del trasporto oltre Cabul; ed in conseguenza non arriva a Bukhara: nell'esempio citato vediamo però la stessa derrata andar molto al di là di Cabul per la via di Persia; ciocchè fa conoscere meglio che tutte le osservazioni che potrei presentare, gli altri vantaggi che da questa strada si posson derivare. Mi limiterò a dire, che se una mercanzia di grosso volume e di poco valore, venuta di paese così lontano come la Cina, può essere spedita in una regione dell'Asia tanto remota come è la Khiva, e nulladimeno da qualche profitto al negoziante, la medesima strada potrebbe

essere impiegata, con vantaggio anche maggiore di quello di qualunque altra, per l'esportazione de' prodotti dell' industria della Gran Brettagna.

« Yarkend, è una delle città di frontiera dell'impero cinese, all'ovest; è dista il cammino di cinque mesi (passo di carovana) da Pekino, residenza del monarca. I prodotti della Cina son portati in questa provincia occidentale, e venduti ai Bukhari e Tibetani, che hanno il permesso di frequentare alcuni determinati mercati; dei quali quello di Yarkend è il più considerevole. — La vigilanza per impedir l' ingresso degli stranieri è rigorosa in questo luogo come sulla costa marittima.

« Nelle mie conversazioni cogli Uzbeki della Bukhara, son venuto in cognizione di molte particolarità sulla Cina, ed ho avuto l'occasione di viaggiar con una carovana di mercanti di *thè* venuti da Yarkend: credo dunque, che un ragguaglio del paese che dipenda da questa città, ancorchè imperfetto, non possa mancar d' interesse.

« Il territorio d'Yarkend, e quello di Kaschgar che gli è contiguo, formavano il principato d'un sovrano musulmano, conosciuto sotto il nome di Khodgia di Kaschgar: la sua famiglia godevan di grand' influenza in materia di religione, ed esercitò anticamente una grande autorità. Gli abitanti di questo paese superstiziosamente credevano, che gli uomini di quella casata fossero invulnerabili nelle battaglie e che usar potessero mezzi straordinari per sconfiggere i loro nemici; di più pensavano, che chiunque insultasse un Khodgia, non potesse mai più prosperare.

« Ma son più d'ottant'anni che insorser dissensioni nel seno di questa famiglia. Il governo cinese, o dei Khitai, così que' popoli chiamano i Cinesi, fu invocato come mediatore: e questo siccome ben sovente accade, la fece da conquistatore: da quel tempo in poi, i Cinesi han ritenuto tutti i possessi di quella dinastia, la quale fece nonostante per ricuperarli numerosi tentativi e con secrete cospirazioni e con aperte ostilità.

« L' ultima di queste intraprese ebbe luogo cinque anni or

sono, e fu appoggiata dagli Uzleki di Khokhand: i Cinesi, avendo riunito un'armata tratta dalle loro provincie le più lontane all'est, si spinsero nell'Yarkend; il Khodgia ribelle fu preso, e spedito a Pekino in una gabbia o carretta coperta: ma il Khan di Khokhand, sebbene fosse stato sconfitto, si è poi arrogato il titolo di *ghasi* (vincitore) per aver combattuto gl'infedeli.

« Dopo la prima catastrofe di questa famiglia, alcuni Khodgi rifugiaronsi a Badakscian, ma il capo di questo territorio li fece trucidare; ed i Cinesi, in benemerenza del buon servizio, gli mandarono per più anni un dono, e non cessarono dal far ciò che cinque o sei anni or sono, cioè quando il paese fu invaso dal capo di Kunduz. I bacchettoni musulmani attribuiscono le sventure del capo di Badakscian alla sua condotta perfida e crudele verso i Khodgi di Kaschgar: e fin tanto che una tale opinione predominerà, i membri di questa famiglia continueranno ad esser molesti vicini pei Cinesi: ma sebben molto tempo sia trascorso dalla conquista d'Yarkend, pure il governo cinese non ha per nulla diminuite le sue precauzioni.

Yarkend è sempre considerata come un posto esteriore; e le relazioni tra questa città e Pekino son mantenute in un modo rimarchevolissimo. Il governo di tutte le città della contrada è in mano de' Musulmani, e non vi sono a Yarkend più di cinque mila Cinesi. I presidii son composti di giovanetti di quattordici o quindici anni, che dopo un lungo servizio son rinviati; e questi soldati vengono tratti dalla tribù di Tungani, che aspira alla parentela coll'esercito d'Alessandro: dessi son musulmani nati nelle adiacenti provincie, ma vestiti peraltro alla cinese. Non è loro permesso di maritarsi: nè possono avvicinar le loro famiglie più di quindici gite di carovana dal paese in cui sono, e vengon considerati come impiegati in contrada straniera.

Gl'indigeni amministrano da loro stessi i vari rami del governo del loro paese, ma sotto la sorveglianza degli uffiziali cinesi. Il governatore d'Yarkend ha il titolo di *hakim beg*; è subordinato a quello di Kaschgar, il quale dipende dal *dgian*

adgium d'Ilì, grande città a quaranta gite al nord d'Yarkend.

I luoghi principali di questa frontiera sono: Ilì, Yarkend, Kaschgar, Aksù, Harasù, Yenghi-Hissar ecc. Dicesi che la popolazione d'Ilì sia di 75,000 anime. Yarkend, che immediatamente per l'importanza ne segue, ne ha 50,000. Hachgar è meno considerevole: e situata sopra un fiume, in una pianura ricca di biade e di frutta; da ogni parte è circondata da monti fuorchè all'est, per dove scorre il fiume. Il clima è asciutto e piacevole: raramente vi nevica, e poco spesso vi piove.

Le comunicazioni con Pekino, o come quivi si dice col Badgin e le provincie orientali, son dirette con una celerità e con un metodo che son propri de' Cinesi. Il viaggio dura ordinariamente cinque mesi; ma un espresso può percorrere questa distanza in 35 giorni: ne' casi d'estrema urgenza, bastan venti ed anche quindici giorni. A ciascun ottavo o decimo miglio sono stati fabbricati degli *urtanghi*, o stazioni, ove son le mute dei cavalli freschi: non è permesso ad un messaggiero di dire ad un altro una sola parola. Trovasi in ciascuna di queste stazioni una stiva di legna cui si ha ordine di dar fuoco, subito che si sappia che i musulmani si son sollevati od hanno invaso il territorio, e con questo mezzo, da Yarkend a Pekino son pervenute notizie in sei giorni. Ho sentito dire che in vece di masse di legna s'impieghino anche de' palloni infuocati; nulladimeno io credo, che il primo modo, ch'è il più semplice, sia quello veramente adoperato. Del resto, fu per un ordine in tal modo trasmesso che l'esercito cinese venne spedito contro Yhokhand: dicesi ch'egli era formato d'uomini presi in tutte le provincie dell'impero e che ascendeva a 70,000 soldati; si aggiunge, che pel lato militare egli aveva aspetto singolarissimo, e che molti fantaccini erano armati di grossi moschetti, a portar uno dei quali eran necessarii due individui.

« I Cinesi d'Yarkend si mescolan pochissimo negli affari del paese; essi li abbandonano, siccome fanno del traffico, a' musulmani. Il governo leva una tassa d'un trentesimo; i suoi regola-

menti relativi al commercio son ragionevoli e giusti. La parola d'un Cinese non va soggetta a dubbio, e la qualità del *thè* non differisce mai da quella della mostra. Il numero de' musulmani d'Yarkend ammonta a 12,000 famiglie; eglino son Turchi, e parlano un dialetto che i Bukhari perfettamente intendono. Gli abitanti della campagna son qualche volta chiamati Mogolli da quelli delle città, e da ciò è forse derivato il vago nome di Mongolia dato al paese da' nostri geografi.

« De' Kalmuki si son fissati ne' contorni d'Ilì e d'Yarkend. I lor capi ed i loro magnati, hanno un singolar modo di distinzione, che consiste nello attaccar delle corna di cervo a' loro berretti; la dimensione e la bellezza di questo strano ornamento denotan la dignità, e val presso loro quanto le croci e le decorazioni presso di noi. — I Cinesi impiegano i Kalmuki per la guardia delle loro frontiere.

« I musulmani d'Yarkend sembran differire da' loro correligionari che vivono in altri paesi; imperocchè le donne han presso di loro un'influenza ed un potere che altrove non si conosce; desse occupano il posto d'onore in un appartamento, comunican liberamente cogli uomini, e non si cuopron con veli; dicesi che sono bellissime; portano stivali con alti tacchi, e son riccamente ornate: la loro acconciatura di capo è descritta come molto elegante, e vi figura una specie di tiara fatta con tela. Allorchè un mercante bukharo viene a Yarkend, esso sposa una donna pel tempo del suo soggiorno in questa città; e quand'è per partire, ambedue si separan di consenso. Il prezzo delle donne non è molto elevato; per due o tre *tiglià* (da 30 a 45 franchi) se ne compra una bellissima: e bellissime e graziose bisogna creder che sieno veramente, perchè anche lungo tempo dopo la loro partenza da Yarkend i commercianti bukhari cantano le lodi delle donne di quella città.

« Prescindendo da' Cinesi che frequentano Yarkend, mi è stato detto che anche de' negozianti cristiani, probabilmente armeni, visitavan questa città venendo dall'est; eglino sono vestiti alla cinese.

« Le relazioni col Tibet e colla Bukharia son soggette a severissimi regolamenti. Gli abitanti di questi paesi non han permesso d'oltrepassare Yarkem e le vicine città; allorchè entrano nel territorio cinese, son confidati a persone che conoscono i paesi donde vengono, i quali son responsabili della loro condotta. Questo sistema di polizia è così ingegnosamente organizzato, che dicesi essere impossibile eluderne la vigilanza: un bukharo che si era reso sospetto in Yarkend, e che fu poi addetto al mio servizio, stette in prigione tre mesi; fu finalmente inviato per la strada stessa che aveva seguito venendo; ma prima fecesi il suo ritratto e ne furon mandate copie alla città della frontiera con quest'ordine: « Se quest'uomo entra nel paese, la sua « testa è dell'Imperatore, i suoi beni son vostri ». — Non è d'uopo aggiungere che dall'ora in poi non gli venne più voglia di rivedere Yarkend!

« Io ho ottenuti interessanti ragguagli sul paese situato fra Yarkend e Ladak nel Tibet, da un indigeno che vi aveva viaggiato; essi non daranno un'idea favorevole di questa via di commercio che sembra essere tanto frequentata. — Questo viaggiatore partì da Ladak nel marzo, ed arrivò a Yarkend in 60 giorni, dopo aver sofferti innumerevoli disastri e difficoltà, nel passaggio delle montagne di Kara Koram. Non si stà che 28 giorni in cammino, ma ce ne voglion sette per traversare i monti di Kara Koram, che però son poco elevati e a 8 giornate da Gadak. Tanta era la violenza del vento del nord e la frequenza dei turbini di neve, che per diversi giorni la carovana non potè progredire che di qualche centinaio di passi!

« Malgrado la sua poca elevazione relativa, la catena di Kara dev'essere ad una considerevole altezza al disopra del livello del mare, imperocchè vi si prova difficoltà di respiro, vomito, vertigini, amoressia: il *thè* era considerato come uno specifico per tutti questi inconvenienti.

« Calmata la bufera, i viaggiatori poteron proseguire il loro cammino; ma otto de' loro cavalli eran morti, e la carovana stessa

era per perire, giacchè gli animali avevan consumato perfino la paglia delle selle e de' cuscini, prima che fosse pervenuta in paese abitato, che cominciò ad incontrare alla diciottesima gita dopo Ladak. Ivi incontrarono alcune capanne abitate dagli Ukhani, de' quali ho tenuto discorso, ove i viaggiatori si approvigionarono per loro stessi e pe' loro cavalli.

« Alla diciasettesima gita trovarono le gole di Yenghi Dabban, la cui lunghezza è di cinque o sei miglia; eran coperte di ghiaccio, per cui fu di mestieri incidere una scala sulla ripidissima discesa, per poter continuare il viaggio al loro ritorno a Ladak nel mese di giugno, il ghiaccio era intieramente distrutto, e non ne vider neppure sul Kara Koram; fatto singolare, poichè questa catena dev'essere più alta dell'Indù Kuch, che è coperto di nevi eternamente. Al sud del Kara Koram, le acque van tutte ad unirsi alla Sciuk; è dunque evidente, che questa eminenza, ancorchè sembri alquanto bassa, pure è la parte più elevata della catena. Al nord le acque scorrono verso il fiume di Yarkend; la strada segue quelle gole, e dicesi che traversi un ruscello 360 volte in un breve spazio.

« L'ultimo passo è il Khilastan, nome che viene dall'essere al di là di lui cessato ogni ostacolo. La maggior parte di questo paese non è abitata cha dà Kirghizi nomadi, che il frequentano in estate co' loro bestiami; in quella stagione questa strada è percorsa in venti giorni.

« In questa via periscono molti cavalli, e soventi volte un commerciante raccoglie le sue merci nel punto istesso, ove l'anno precedente le aveva lasciate. In quel deserto non vi son ladri: egli è popolato soltanto da cavalli selvatici.

« La comunicazione tra Bukhara e Yarkend ha luogo per due strade, una passa per la valle del Giassarte, l'altra per quella dell'Oxus. La prima che va per Khokhand, è sempre praticabile fuorchè in estate, in cui rimane inondata per lo scioglimento delle nevi: in due punti il viaggiatore prova difficoltà di respiro.

« Le dissensioni insorte tra gli esuli Khodgi e gli Uzbeki di

Khokland, hanno recentemente chiusa questa strada alle carovane; ma ella è la miglior via del commercio tra Yarkend e il Turkestan. Quella che mena pell'alto piano di Pamèr, la vallata dell'Oxus, Badakscian e Balk, è più tortuosa e nel tempo stesso meno accessibile, come ho superiormente accennato.

« Il Khokhand, l'antico Ferghana, fu il regno paterno di Baber: desso è governato da un Khan Uzbeko, che è della tribù degl'Yuzi, e pretende d'esser della stirpe di quell'imperatore. Questo paese è più piccolo della Bukhara, e la di lui potenza è sul suo declinare: è famoso per la sua seta. — La capitale, che porta lo stesso nome, è sul fiume Sir (Jaxartes); ella non è grande neppur quanto la metà di Bukhara, e non pertanto è la più ragguardevole del Khanato. — Marghilan è l'antica capitale. — Indedgian è ancora una cospicua città; i Cinesi chiamano Idedgiani tutti i Turchi che vengon dall'ovest.

« I Khokhandi portan de' berretti invece di turbanti. Il loro Khan mantiene relazioni colla Russia e con Costantinopoli; ma non nutre amichevoli disposizioni pe' sovrani di Yarkend. »

Il mescuglio de' popoli Turchi colle nazioni più occidentali, ha prodotto numerosi cambiamenti nel loro fisico, i quali in generale furono favorevolissimi alla loro esteriore apparenza: egli ha eziandio occasionato della dissomiglianza tra non poche delle loro tribù; ma nè que' cambiamenti, nè questa dissomiglianza son tali, che un fisonomista facilmente non riconosca i tratti proprii dei Turchi, ossia che rimiri un abitante della valle dell'Oxus, ossia che consideri un uomo di Yarkend. I Turchi contrasser matrimoni co' Tadgikidi del Mavar-al-Nahr, come i Selgiukidi co' Persiani: ma per essere gli uni più belli degli altri, non per questo ponno considerarsi appartenenti a razza diversa.

Gli abitanti del Turkestan, non hanno intieramente perduto il distintivo carattere della loro prosapia: se ne incontrano ancora che hanno gli occhi piccoli, la fronte schiacciata, la barba

poco folta; ma non mai vedonsi tra essi quegl'orridi visi, dei quali fan menzione gli storici che narrarono le loro invasioni. D'altronde le donne di questa contrada non furon mai sprovvedute di bellezza; son noti i versi di Hafiz, dei quali ecco la traduzione: — « Oh perchè non poss'io cattivarmi il cuore della « vaga donzella turca di Sciraz! Darei pel nero neo delle « sue guance le richezze tutte di Samarcanda e di Bukhara! » — E giova notar qui, che la città di Sciraz di cui parla il poeta, non è già quella di Persia ov'egli nacque ma sì quella che stà al nord di Samarcanda; e Rossane figlia d'Ossiarte, cui nella Transoxana Alessandro dette la mano di sposo, era, per testimonianza d'Arriano, la più bella donna che i Greci, dopo la moglie di Dario, veduta avessero in tutta l'Asia.

Frattanto, l'abitante della città ha cambiato più dell'abitator della campagna: sono fisonomie presso gli Hezaresi, nella catena dell'Hindù Kuch, che molto ben circondano il tipo turco; e gli Hezaresi Tartari, orda composta d'un migliaio di famiglie, son reputati discendere da' soldati di Gengis Khan: questo nome di Hezar merita di esser notato, poichè la sola tribù che similmente se lo imponga è quella dei Nogai, che abita sulla frontiera della Russia.

Così terribili furono le vicende degli uomini e delle cose in quelle regioni popolate dai Turchi, che se cerchisi della famiglia di Zagatai o Giagatai, vale a dire degl'illustri discendenti di Gengis, e giungasi a trovarne, osserverannosi nella più abbietta miseria! I re di Bukhara pretendevano appartenere direttamente alla progenie di quel gran conquistatore, ma un perfido ministro troncò con un assassinio il filo di quella stirpe. Il Khan di Khokhand fa ascender la sua origine infino a Baber; e signoreggia il regno di Ferghana, che quel principe possedeva innanzi che divenisse imperator dell'India.

L'istoria ci mostra, che i popoli nominati di sopra hanno una determinata tendenza a cambiar di sito, anche per trasportarsi a prodigiose distanze; ed i Kalmuki, che appartengono

alla famiglia de' popoli Mogolli, han dato a' tempi nostri un memorabile esempio di questa propensione; la loro emigrazione dalle rive del mar Nero alle frontiere occidentali dell' impero cinese, patria degli antenati loro, prova la sorprendente facilità colla quale una nazione nomade porta la sua dimora dall'uno all'altro luogo. Il quale evento accadde verso il fine del XVIII secolo; quel popolo emigrava in massa con tutto il suo bestiame, e dicesi, che la colonna che formava occupasse in larghezza uno spazio di tre giornate di cammino! Procedeva rovesciando tutti gli ostacoli che gli si paravano davanti; pervenne nel *Dasht-i-Kaptsciak*, al nord del Sihan, e finalmente nelle campagne prossime a Yarkend e ad Ilì, donde i suoi antenati eran partiti. Non essendo musulmani, i Kalmuki furon aggrediti nel loro passaggio dai Fedeli, e circa 1,500 di essi furon condotti schiavi a Bukhara; ma quel disastro non produsse che una debole impressione nella massa totale degli emigranti, il cui numero era valutato a cento mila famiglie!!!

I Kirghizi, che abitano la Bukharia, son divisi in molte orde: quelle de' Kirghisi-Kaissaki passano la state sulle frontiere meridionali dell' impero russo, e nel verno avvicinansi a Bukhara ove vendono i loro agnelli. I Kirghisi hanno il viso schiacciato, e molto somigliavano a' Turcomanni: abitano l' alta pianura di Pamèr.

Gli aborigeni del Turkestan sono i Tadgiki o Tuti, qualche volta mal a proposito chiamati Sarti, sopranome dato loro per ischerzo dalle nomadi tribù. I popoli Turchi, in epoca remota venuti dal nord, rovesciaron la potenza dei Tadgiki; ed in seguito le loro orde vicendevolmente distrussersi. — I Tadgiki son dediti al commercio; parlano il persiano, che per lungo tempo fu il linguaggio di quel paese, imperocchè il Turkestan, molto tempo prima del secolo de' califfi cadde sotto la potestà de' Persiani: sicchè gli Arabi stessi usarono di questo idioma per convertir gli abitanti all' islamismo.

I Persiani son numerosi nel Turkestan: gli abitanti di Merva

appartengono a questa nazione, come pure gli schiavi e la loro progenie. — Vi son pure degli Ebrei, degli Indiani e degli Armeni.

Ho già parlato dei Turcomani, e v'è pure in questa contrada un altro popolo turco detto de' Nogai, il quale è venuto di Russia in numero d'un migliaio di famiglie, che sonosi stabilite in Bukharia.

Ora è d'uopo presentare una breve notizia circa le tribù turcomane, che vivono all'est del mar Caspio, sul limite della Persia al nord-est, ed al di là dei confini. — Si estendono quelle tribù da Balkh al Caspio, e son composte di orde che non obbediscono ad un capo comune ed ereditario, ma son rette da imperfettissimo governo. Le sole che riconoscano la sovranità della Persia, son quelle di Hoklan e di Yamud, fra i Turcomani le meno potenti. Abitano lungo le coste austro-orientali del Caspio, ed han per confine all'ovest il corso del Gurgan e quello dell'Atrak; mentre all'est si estendono fino a 140 miglia da quel mare.

Gli Yamudi sono i più occidentali, e comprendono 20,000 famiglie. Dopo vengono i Gokhlani, che contano un 9,000 famiglie, unica tribù turcomana dimorante in paese montuoso. — Sono circa sessant'anni, che gli Yamudi e i Gokhani furon ridotti nell'attuale stato di dipendenza; una truppa di 1000 uomini reclutati fra loro, fa parte della guardia del re di Persia; il resto non esce dal suo territorio, e paga un picciol tributo in cavalli o in natura, che ricoglie il governatore persiano residente sulle rive del Gurgan.

Il paese situato tra que' Turcomani e Mesced, è occupato dai Kurdi e da altre tribù, solo di nome soggette alla Persia: riconoscono la sovranità dello sciàh, ma se non son tenute in freno da una forza imponente, commettono devastazioni e rapine d'ogni sorta. I Kurdi furon traslocati in quella parte della Persia da sciàh Abbas, per rafforzar la frontiera; ma invece diventarono un flagello turbando spesso la tranquillità del regno. Il più po-

tente de' capi di quelle orde occupava la fortezza di Kutscian, ossia Kabuscian, ed aveva un esercito di 8000 uomini. Abbas Mirza s'impadronì di quel luogo forte nel mese di settembre dell'anno 1832.

Presso Kutscian, il piccol territorio di Budginurd è governato da un Kurdo, che può armare 3,000 cavalieri.

In quelle regioni, il territorio di Kelat ha per capo un Turco, che comanda a 2,000 uomini di cavalleria.

Ma il più possente capo, dopo quello di Kutscian, era il signore di Turbat, che occupava una parte del paese fra Mesced ed Herat; egli poteva mettere in arme circa 6,000 cavalieri, ed era il più famoso ladrone di tutto il Korasan. Abbas Mirza lo prese e lo spogliò della sua potenza.

A 80 miglia circa all'est di Mesced, trovasi Sciarak, città turcomana, abitata da 2,000 famiglie della tribù di Salor.

La frontiera Persiana da quel lato debb'essere estremamente debole; poichè tutte le tribù delle quali ho fatta l'enumerazione, non sono che imperfettamente soggette al potere dello sciàh, e non riconoscono il dominio di quel principe che con eccessiva ripugnanza. A cagione dei loro religiosi principii, i Turcomani odiano cordialmente i Persiani, e il solo vantaggio reale che lo sciàh ha tratto dalle due tribù più prossime a' suoi stati, consiste nello aver esse cessato dallo scorazzare, come prima facevano.

Anche sulle coste sud-est del mar Caspio i Turcomani non di rado manifestano segni di malcontento, ed hanno stretto colla Russia, come più sopra avertimmo, vincoli che il tempo potrà rendere più stabili, e pel vantaggio di essi e per quello di quest'impero. Mancanti di case e di città, i Turcomani non son legati alle terre che abitano; e la forza loro consiste appunto nella grande facilità che hanno di trasferirsi da uno in altro paese. I Kurdi, al contrario, sono stabiliti sulla frontiera persiana, abitano in fissi domicili, han dato prove di coraggio e di grandi cognizioni militari, preferendo per le loro piazze forti le pianure alle montagne: Kutscian è realmente una fortezza buonissima;

sue difese son di terra, che quì, per la sua natura solida e compatta, è convenevole per quella specie di fortificazioni usitate in tutto il Khorassan. I Kurdi, ancorchè sciùti, han segrete intelligenze coi Turcomani loro vicini, e tollerano che questi catturino i Persiani e saccheggino le loro provincie. Il paese da essi abitato è povero, sebbene produca abbastanza pel mantenimento della popolazione; ma non offre al governo alcun'attrattiva per tenerlo: e siccome da per tutto sorgono quivi castelli e fortilizi, i capi che generalmente sono in istato di ribellione, possono sfidar tutti gli eserciti della Persia, a meno che non sieno fortissimi, come fu quello recentemente inviato contro di Herat.

LIBRI DEL NUOVO MONDO.

LIBRO QUINTO

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELLE REGIONI MESSICANA E GUATIMALESE.

LEZIONE XXVIII.

MESSICO.

Se col pensiero trascorrasi la immensità delle contrade attraversate dalle giogaie della Cordigliera, vedrassi, che colle due estremità ella tocca quasi i due poli, ed è senza fallo la maggiore e la più maestosa armatura del globo, com'è la più curiosa per la costruzione geologica, per le vedute, per li fenomeni.

L'altezza di quelle montagne è assai disuguale; in certe parti la vera sua elevazione non supera quella delle Alpi, dei Pirenei o degli Appenini; mentre in altre parti agguaglia quella delle più alte montagne del mondo. « La parte più alta è tra l'equa« tore e il 1° 45 di latitudine australe. Solo in questo breve « spazio, dice Humboldt, si trovano monti che superano i 5847 « metri d'altezza ».

Le Ande si scorgono dal mare a sì enormi distanze, che i naviganti non potendo credere alla verità della loro apparenza, le prendono comunemente per nubi. Duhaut-Cilly ha fatto a

questo rispetto un'osservazione essenziale, che credo di dover qui riferire; ed è, che vedute col canocchiale, delle linee d'ombre partono dalla cima di quelle montagne, e discendono verticalmente nel mezzo e obbliquamente dai due lati come gli spigoli d'un ventaglio, e guardandole attentamente non vi si scorge alcun movimento di forma, ciò che non accade delle nuvole per quanto tranquilla sia l'atmosfera.

Su quattro punti diversi queste montagne formano enormi masse, sul cui dosso sostengono pianure di varia ampiezza: questi sono i *rialti*; tre dei quali rinvengonsi nell'emisfero australe, ed uno quello del Messico, nel boreale. Ma è ben da notare, che i rialti a mezzogiorno dell'istmo di Panama sono incomparabilmente minori di quello del Messico; i primi non sono altro che lunghe vallate o dirupati burroni, che rompono la Cordigliera in varie direzioni, la profondità dei quali varia dai sette agli ottocento metri. La continuità degli elevati piani essendo così frequentemente interrotta, gli abitanti del Perù non possono viaggiarvi se non con bestie da soma. Nel Darien, nel Choco ed a Panama la immensa giogaia sembra interrompersi, abbassandosi ad un tratto, e le più elevate cime di essa ivi non passano i dugento metri; ma nel Messico si rialza, e il suo allungato dorso forma un solo amplissimo rialto, che dà a quella contrada un aspetto affatto singolare.

Il suolo del Messico è composto d'alte e di basse terre. Queste si distendono sul lido orientale ed occidentale, quelle occupano la maggior parte del territorio, sull'alto del quale son poste le più importanti e più popolate città. L'elevazione del rialto è di 2200 a 3000 metri sopra il livello dell'Oceano; e la sua figura è tanto più singolare, che non è interrotta per traverso da alcuna valle come nel Perù ed altrove; ei forma un piano senza confini, parallelo nella sua maggiore estensione all'orizzonte, con pendenze generalmente assai miti formate da una successione di valli, che discendono come a scala fino ai mari Atlantico e Pacifico.

La Cordigliera del Messico, che dopo Guatimala si presenta riunita con una larghezza proporzionata al ristringimento dell'istmo, s'allarga ad un tratto verso il 19 di latitudine prendendo il nome di *Sierra-Madre*, indicazione metaforica derivata senza dubbio dalle due inferiori diramazioni, le quali formatesi in questo punto, dilungansi a levante ed a ponente per andare, degradandosi, verso il settentrione del Messico; quivi la Cordigliera sorge ad un tratto, e giunge ad un'altezza uguale a quella delle più grandi montagne; cito per esempio il picco di Sant-Elia, che è elevato 5512 metri!

Sebbene la superficie dell'altopiano del Messico non sia unita come una tavola, e presenti invece larghe concavità ed ondulazioni, nulladimeno sì le une che le altre allontanansi tanto poco dalla linea media del livello del piano, che riescono pochissimo sensibili: bacini e valli lunghe 20, 40 e 50 leghe esistono; ma son separate le une dalle altre da ondulazioni di suolo appena sensibili, o tutt'al più da colline appena superiori 200 metri al livello delle vallate medesime. « In generale, dice « Humboldt, il rialto messicano è tanto poco interotto da valli, « e la sua pendenza è sì mite, che fino alla città di Durango, « 140 leghe lontano da Messico, il suolo è da per tutto elevato « da 1700 a 2700 metri sul livello dell'Oceano; altezze pari a « quelle del San Gottardo, del Gran San Bernardo e del Cenisio « nelle Alpi Europee ». In qualunque direzione può corrersi l'Altopiano in carro: e per dare più perfetta idea della figura del rilievo, basterà dire, che la distanza di 84 leghe, che separa Messico da Vera Croce, scorre per 56 leghe sul piano superiore e per 18 soltanto nella rapida e continua pendice che conduce sul lido; e dalla parte opposta, la via che si dirige verso Acapulco lunga 76 leghe, ne corre 60 sull'altopiano ed il resto sulle pendici.

Da questa disposizione del suolo, che ho voluto minutamente spiegare, si comprende, che il Messico deve presentare innumerevoli contrasti di vedute, variazioni di siti e di climi: presso a

romantiche, fertili e popolose vallate si trovano deserti, vette inaccessibili, nevi e climi glaciali, che fan contrapposto alle contrade littorali, arse dai raggi perpendicolari del sole dei tropici.

Il lido, sui due mari del Messico, è formato da una continua pianura più o meno ristretta dalle montagne; la riviera è generalmente coperta di vigorosa vegetazione, di folte ed impenetrabili foreste, che s'estendono fino ai primi gradini della Cordigliera. Quelle basse terre son chiamate *tierras calientes*, terre calde; le pendici delle montagne son dette *tierras templadas*, terre temperate; e sull'altopiano sono le *tierras frias*, terre fredde; nomi derivati, come si vede, dalla qualità del clima.

Sul lido, nelle *tierras calientes*, la natura fa mostra di tutta la sua vegetale magnificenza; laggiù crescono spontanei i banani, alberi preziosissimi ed al sommo necessari alla sussistenza dell'uomo nelle regioni equatoriali, e pur spontaneo cresce il cotone, l'indaco, la canna da zucchero, la vainiglia, il caffè, la cocciniglia, il caccao, tutti ricchi e preziosi prodotti, che diverranno un giorno l'oggetto di grandi coltivazioni e di florido commercio. Ma al presente mancan le braccia; sonvi appena 6 o 8 abitanti per ogni lega quadrata!! In quelle solitarie campagne littorali una capanna e poche piante di banani bastano a tutti i bisogni dell'uomo; e nelle città, ove il lavoro si paga a prezzo eccessivo, la mercede d'un giorno basta alla sussistenza di una settimana!!! Il littorale del Messico è favorevole alla coltura del cotone, come la Luigiana e il Brasile, e a quella dello zucchero, come la Giammaica e San-Domingo. La coltura del cotone era molto antica presso i popoli aztechi, conquistatori, e quella del caccao, della vainiglia e della cocciniglia eravi natia.

Questa contrada è chiamata ad alti destini agricoli, ma prima richiede di esser liberata dall'insalubrità, e dalla febbre gialla che tutti gli anni la visita.

L'abate Clavigero afferma, che quella terribile malattia, chiamata nel paese *el vomito negro*, mostrovvisi la prima volta nel

1726: per altro la sua presenza non è stata ben verificata, come il suo periodico e regolare ritorno, se non dopo il 1793.

Le stragi della febbre gialla furono sempre tali alla Vera Croce, che fu proposto più volte di radere al suolo quella città e trasportarne gli abitanti a Xalapa! E son passati appena 20 anni, che fece sì grandi stragi fra i soldati della guarnigione della detta città, che il governo della repubblica propose, di commetterne la difesa ad una schiera particolare di Negri e d'uomini di colore; tuttavia non si credè poter confidare alla loro fedeltà la chiave del Messico. In somma, *littorale* è parola di terrore pegli abitanti dell'altopiano; i quali non vi scendono, se non quando non possono fare a meno: invano la natura versa i suoi benefizii nelle feconde pianure; l'Indiano e il Messicano preferiscono le loro elevate e salubri montagne ai ricchi ricolti, che potrebbero ottenere dalla cultura delle terre basse.

Forti calori, uguali a quelli del Senegal, si fan sentire sul littorale nel mese di maggio; e sono immancabilmente accompagnati dalla febbre gialla, la quale prosegue senza interruzione le sue stragi per tutta la piovosa stagione, e principalmente nel luglio e nell'agosto; la febbre non comincia a cedere che di ottobre, quando i venti di tramontana portano le loro correnti fresce e salubri.

Quella crudel malattia è più terribile e più distruttiva sulle prode del Messico, che in qualunque altro luogo del mondo: numerose esperienze sembrano provare che non è epidemica, ma solo endemica; ma le sue cagioni fino al presente sono ignote, quantunque sembri dimostrato che esistono nell'atmosfera. Il congresso di Vera Croce fece, son pochi lustri, la pubblica offerta d'una ricompensa di 100 mila piastre (525 mila franchi) a colui che trovasse il preservativo o il modo curativo di quella malattia; e da quel tempo si è presentato una moltitudine di ciarlatani, che imbrogliarono l'argomento anzi che chiarirlo; tuttavia, un medico Inglese offerse di guarire ottanta malati su *cento* per mezzo dell'aspirazione di diversi gas esalati da varie piante,

ad un certo grado di calore; chiedeva che i malati, ai quali doveva porgere le sue cure, fossergli confidati con piena fiducia all'apparir del morbo, che non fossero attaccati da altre croniche malattie, che gli fosse commessa la fabbricazione del casamento destinato a servir di spedale, libero lui di disporne le interne parti a piacere, e che, ripetuta l'esperienza tre volte di seguito con successo, fossegli consegnato il premio. Ignoriamo il risultamento di quella sperienza.

Il sentimento prodotto nell' animo del popolo dall' aspetto della orrenda malattia, della sua crise e della fine, forse è una delle cagioni più operose delle sue stragi. Perciò il modo più efficace di evitare la febbre gialla è di fuggirla, di non restare nel luogo dell' infezione, e d' abbandonare il lido imbarcandosi o salendo in più alto luogo; sendo noto, che aggiunti alla regione ove cominciano a crescere i lecci (è il confine segnato dalla Provvidenza al morbo) non è più da temere il suo attacco. Quando il Bulloch giunse a Vera Croce, la malattia infieriva in orrenda guisa: egli restò in barca finchè non fu approntata una vettura tirata da quattro buone mule, nella quale fece subito portare i bagagli; e quando tutto vi fu accomodato sopra, allora sbarcò dalla nave, e via di galoppo senza arrestarsi salì fino a Xalapa. — Il littorale è soggetto anche a febbri endemiche, per lo più mortali, che vi fanno grandi stragi; in certi tempi sono violentissime ed attaccano massimamente i forestieri, che non sono acclimati.

A partire dalle basse contrade del lido, le varie zone dei vegetabili succedonsi in ordine della differenza de' climi che s' incontrano salendo i fianchi del rilievo; perchè qui la temperatura non dipende dall'altezza del polo, ma dalla perpendicolare elevazione del terreno sopra il livello del mare: cosicchè in alcune città del rilievo fabbricate in cima delle più eminenti montagne del Messico, quantunque lontane di pochi gradi dall' equatore, provansi gli effetti de' climi della Russia.

Le basse terre hanno l'altezza media di 300 metri sopra l'Oceano, ed una media temperatura di 25 a 30 gradi del termometro centigrado, che la state sale spesso fino a 45 e 48: questo è il clima dell' India!

Le contrade situate sul declive, alte da 1200 a 1700 metri, hanno la media temperatura di 18 a 20 gradi, e godono perpetua primavera (all'altezza di metri 800 cominciano a crescere i lecci): in quella zona vegetano i melaranei e i cedri, il melagrano, l'ananasso, ecc.

La temperatura del altopiano (delle *tierras frias*) è ben lontana dal somigliare a quella del lido, riarso dai calori dei tropici; quelle terre sono alte (medianamente) 2400 metri, e la loro media temperatura è di gradi 16 a 17. Vi si gode il clima della Francia meridionale, della Grecia, dell'Italia: perciò vi crescono la vite, l'olivo, il gelso, il fico, e tutti i cereali dell'Europa.

Cosicchè salendo dalla marina sulle cime al rilievo, trascorrerassi in breve tempo tutta la scala della vegetazione; dal cocco che cresce a riva il mare, fino all'abete che copre le vette delle montagne. Sopra alcune più alte cime, regna, come abbiam detto, il clima delle contrade polari.

Generalmente il clima del Messico, relativamente all'altezza del suolo, è molto più freddo di quello non sembrerebbe indicare la sua latitudine: le montagne vulcaniche di quella regione son vestite d'abeti come le Alpi della Norvegia! — Le provincie settentrionali del Messico, già chiamate *internas*, e specialmente quelle che sono fra i gradi 30mo e 38mo di lat., soffrono la stessa disuguaglianza di stagioni, che notasi nel resto dell'America settentrionale: verni russi avvicendansi in quelle contrade a stati etiòpiche!

Fino dai primi anni del conquisto, quei fieri Spagnuoli che s'eran bagnati nel sangue degl' Indiani, posero straordinario ardore a favorire l'agricoltura: il Cortez stesso, nelle sue lettere all'imperatore Carlo V, non cessa di chiedere piante e semi da campo, da orto e da giardino, e propone di non lasciar partire

alcuna nave da Siviglia per l'America senza semenze e piante d'Europa: ei donò agl'Indiani i nostri semi, le nostre erbe, i nostri domestici animali, e insegnò a que' popoli che avea tanto barbaramente combattuti la cultura del gelso e dell'olivo: così i conquistatori si lasciarono dietro, involontari o consapevoli, una qualche riparazione ai mali da lor cagionati all'umanità: un ciliegio carico di frutti ornava il carro di Lucullo, che tornava a Roma dalla guerra d'Armenia; ed i nuovi e sconosciuti frutti, che Cristoforo Colombo portò d'America, non furono uno dei minori ornamenti del suo trionfo!

Ogni zona della terra ha animali e piante, conformate e organate in armonia del clima, dipendente dalla forma e posizione del suolo, e dalle influenze del cielo: la palma non può crescere nei nostri paesi temperati, e fu tentato invano di naturalizzare il camello nelle nostre meridionali provincie; d'altronde quel quadrupede diventa fievole e perisce a Giava sotto l'equatore, e in America: vuole la sabbia del Deserto.

Non è pianta i cui organi sieno tanto flessibili da accomodarsi a tutti i climi: la fragola cangia di forma cangiando contrada. L'uomo solo ha il dono d'acclimarsi per tutto, soffrendo solo più o meno grandi metamorfosi dopo il lasso di alcune generazioni: però vi sono razze umane che attengono più fortemente al suolo delle altre; il Lappone muore di nostalgia, se togliesi ai suoi glaciali deserti!

La trasmutazione delle razze e delle specie s'operò con mezzi violenti; le guerre e le migrazioni, che portarono gli uomini da una estremità all'altra del globo, traslocarono eziandio le piante sociali, che, come gli animali domestici, seguirono i passi degli emigranti e accompagnaronli fedelmente nelle loro corse. Il maggior numero delle piante che adornano i nostri giardini furonvi recate in tal guisa: per esempio le *dahlie*, che coi loro colori vivaci adornano i nostri giardini, vengono dall'altopiano del Messico, come pure molte altre varietà di fiori ammirabili. I frutti dell'Ar-

menia, della Siria, della Persia non furono portati in Europa dai conquistatori? E il *maïs*, pianta cotanto utile e fondamento della sussistenza dell'uomo e degli animali nel Messico, v'era ignota prima dell'invasione tolteca. Finalmente il Cortez trasse seco il grano e l'orzo, il cavallo e il bove, e questi esseri preziosi mirabilmente propagaronsi nelle contrade messicane.

Le piante sociali vivono per tribù in certi graditi terreni, come le orde dei Tartari nel centro dell'Asia, o le Beduine nel Deserto africano, oppur le razze Celtiche o Germaniche al ponente dell'Europa. A Panama, la giogaia delle Ande è quasi interrotta dall'estremo abbassamento dei monti, e quell'ostacolo sembra opporsi alla migrazione di certe piante dal Messico, chè più non si trovano a mezzogiorno dell'istmo.

L'anatomia e la geografia vegetale sono aiuti possenti della geologia: senza gli studi osteologici ai quali dedicossi il Cuvier, non avrebbe quel grande potuto riconoscere l'origine degli animali dei quali ritrovava gli avanzi nelle viscere della terra; e senza la geografia vegetale, nel modo che fu intesa dai Mirbil e dagli Humboldt, sarebbe impossibile riconoscere la primitiva forma della superficie del globo, e sapere: se dopo i cataclismi coprissi spontaneamente di vegetabili, o se i vegetabili svilupparonsi sopra un sol punto per spandersi successivamente sulla crosta del pianeta; se nel corso de' secoli la natura degrada le specie vegetali, come degrada e riduce in polvere i monumenti e gl'imperi; e se le graminacee che servono presentemente alla sussistenza dell'uomo han sempre serbato le forme medesime; o non ve ne sieno state d'altra specie a noi ignota.

Nel Messico, la gradazione della cultura delle piante nutritive è come segue:

Quantunque l'altezza assoluta della cultura de' grani d'Europa possa rigorosamente stabilirsi a 1200 metri, solo a 2 o 3m. metri d'altezza que' cereali coltivansi in grande estensione, e quella è l'attitudine media dell'alto piano. La produzione è da

20 a 160 per 1 di seme. A 3 mila metri le vicende atmosferiche distruggono spesso le raccolte. A 3330 metri il frumento non prova, ed è surrogato dall'orzo; a 3600 metri cessa qualunque cultura.

La cultura del *maïs* comincia dai lidi marini e s' estende fino all'altezza di 2400 metri; più oltre cessa di produrre. Gli Europei trovarono stabilita questa cultura, il cui prodòtto è prodigioso, sendo stimato di 500 per 1; e nelle terre basse si fanno anco due ricolte all' anno: ma tanta ubertà poco serve al coltivatore, il quale non mai giugne a conservare il *maïs* due anni; lo divora un insetto chiamato *gorgojo*. — Nelle alte terre il prodotto è minore, ma può invece conservarsi molti anni.

L'olivo, la vite ed il gelso furono di buona ora introdotti nel Messico; ma il governo spagnuolo fu sollecito a vietarne la cultura, per conservare alla metropoli il monopolio della vendita dell' olio, del vino, dell'acquavite, della seta, ecc.; nondimeno, eransi potute conservare quelle piante come oggetti di curiosità e d' ornamento nei giardini; e in alcune privilegiate contrade coltivavasi la vite in grandi vigne per far vino, e quello di *Passo del Norte*, nella provincia di Durango, era il più celebre. Ma dopo l' indipendenza, furon fatte prove numerose per dilatare quella importante coltivazione; se non che, le attenzioni che richiede la pianta e le preparazioni per ottenere il vino dal grapolo, son ancora poco conosciute. Tuttavolta è assai credibile, che in tempo poco lontano, il vino sarà uno dei principali oggetti dell' agricoltura del Messico; e per le sue qualità avrà maggior simiglianza coi vini di Madera, d'Alicante o di Xeres, che coi vini di Piemonte, di Borgogna e di Bordò!

Fra i prodotti dell' altopiano non possiamo tacere di quello importantissimo dell' agave americana o *manguey*, da cui estraesi il *pulque*, grata bevanda agl' Indiani in tutto il Messico, fuorchè nelle provincie settentrionali, ove la pianta da cui s'estrae non vegeta. È un licore chiaro e limpido come l'acqua, ma d'orrendo sapore agli stranieri che non sono avvezzi a berne e insoffribil-

mente fetente di carne marcia. D' altronde è stimato sano, massime quando è vecchio. Inebria come i nostri più gravi vini. Col *pulque* si fa anche un' acquavite fortissima.

La pianta da cui estraesi il *pulque* è di molte varietà: alla forma ed allo aspetto l' agave americana rassembra all' aloè: i dotti la pongono nella famiglia delle *gigliacee*. Per avere un' idea precisa della sua struttura, s' immagini un mostruoso carciofo alto sette o otto piedi; le sue foglie son contornate di spine, e finiscono in punta acuta formando come tante docce che conducono l'acqua delle rugiade fino al piè della pianta: per questa circostanza provvidenziale, anche i più aridi terreni son atti alla cultura dell' agave. Lo stelo che sorge di mezzo al *manguey* sovrasta come un piccolo albero, e in cima cresce e sboccia un fiore di bel colore amaranto; ma il tempo della fioritura quello è della vecchiezza della pianta, cosicchè il *manguey* cessa allora di produrre; però è sempre utile anche dopo la morte: tagliata la pianta, s'adopera ad infiniti usi; le foglie servono a coprir le capanne, gli steli a far travi e puntelli; dalle foglie stesse traesi filo buono a cucire o a far tele comuni; le punte della cima delle foglie, son convertite in aghi o chiodi; e la radica produce filamenti attissimi a far corde e gomene, stimate per solidità e durata, chè l'umido ed il tempo alterano appena.

Nella stagione in cui la pianta è in succhio, si fa la raccolta del *pulque;* allora s' intacca lo stelo al piede della pianta, e l'umore che ne geme raccogliesi in vasi sei volte al giorno: quell' umore è prodigiosamente abbondante, poichè la pianta è una vera fonte vegetale, che non cessa di gemere per 2, 3, 4 e fin 5 mesi: una pianta gagliarda può dare più di sette bottiglie d'umido il giorno, o intorno a mille nel tratto di cinque mesi.

Un ettaro di terra piantato d' agavi può contenerne 3 mila; ma in questo numero sole 250 annualmente ponnosi incidere e fruttano; le altre si tagliano successivamente d' anno in anno per dodicesimi, come i boschi che si dividono in tagli regolari. E questa cultura è tanto più ricca, in quanto che non teme

le vicende atmosferiche; ed è fonte di grande agiatezza, e motivo di cospicue fortune agl' Indiani che vi si dedicano: l' Humboldt cita l'esempio d'una indiana di Cholula, che lasciò ai suoi figliuoli tante piantazioni di *manguey* stimate 400,000 franchi!! Ma i prodotti si fanno aspettare; le nuove piantagioni non danno ricolto che dopo cinque anni nelle terre più pingui, e nelle più sterili dopo diciotto anni soltanto.

Il *pulque*, raccolto in otri o in vasi di terra, può bèversi subito dopo la fermentazione; ma per solito s'aspetta che invecchi. Il consumo che se ne fa è immenso, e la rendita delle dogane, pello ingresso di questa bevanda nelle città, è un ramo di cospicua entrata allo stato od ai municipii.

In tutte le città del Messico, nei villaggi minori, e fin sulle strade, si trovano *pulquerias*; specie di bettole nelle quali si vende il *pulque*, e sono il convegno de' briachi e della gente di malo affare. — Nelle campagne si vedono vaste pianure coperte di piante d'aloè, in dritta linea disposte; sono le vigne del Messico: ma la loro bigia e pallida vegetazione è ben lontana dal presentare l'aspetto ridente delle nostre vigne; e sono per questa pianta, come fra noi per le viti, terreni famosi in quelle parti dell'America: i più celebri reputansi que' di Cholula e di Toluca, e i bevitori specialmente esaltano il *pulque* di Hocotittan.

LEZIONE XXIX.

VULCANI, E MINIERE D'ORO E D'ARGENTO DELLA REGIONE MESSICANA.

La giogaia delle Ande racchiude fuochi sotterranei, postivi dalla natura per la formazione dei metalli preziosi, onde quelle montagne possono considerarsi come la grande officina ed insieme il più ricco deposito esistente alla superficia del globo.

Dal Chilì fino al settentrione del Messico, que' fuochi svaporano per più di 50 crateri ardenti; ma in quest'ultimo paese solo 5 sono accesi, e quantunque le loro eruzioni sieno sempre accompagnate dalle catastrofi proprie di quei tremendi fenomeni, pure i vulcani del Messico sono infinitamente men formidabili di quelli del Perù, le cui fiamme salgono fino alle nubi, le ceneri cuoprono le città, ed i tremendi muggiti s'odono a distanze immense.

I monti ardenti del Messico son questi: il Citlatepelt e il Popocatpetl, o vulcani di Perote e di Messico, che servono di segnale ai bastimenti, e fu appunto fra que' due monti vulcanici che il Cortez diresse il cammino delle sue genti nel tempo della prima invasione: e come se nulla dovesse mancare al maestoso carattere di quel conquisto, l'Orizaba faceva allora un'eruzione! Diego Ordaz, uno dei più intrepidi luogotenenti del Cortez, salì sul suo cratere in mezzo ad una pioggia di cenere, di fuoco, di sassi e di ardenti lave; atto di coraggio che destò alta ammirazione negl'Indiani, compresi di terrore. E gli altri tre vulcani sono: il Colima, che serve di *faro* alle navi che veleggiano nell'Oceano Pacifico, come il Citlatepelt a quelle dell'Atlantico; il piccolo vulcano di Tustla; e finalmente il vulcano di Jorullo, situato vicino ad Agnasarco nella provincia di Valladolid. Il Jorullo fece la sua prima esplosione nel 1759; e come quel fenomeno fisico è il più straordinario che presenti l'istoria del globo, così riputiamo pregio dell'opera inserir qui lo interessante racconto, che l'Humboldt scrisse circa quel notevole avvenimento nella sua opera immortale, intitolata: *Viaggio alle Regioni Equinoziali del Nuovo Mondo.*

« Fino alla metà del secolo XVIII, feraci campi di canne da « zucchero e d'indaco stendevansi fra i due ruscelli chiamati « Cuitimbà e San Pedro; campi ad arte irrigati, ed appartenenti alla *tenuta* di Jorullo, una delle più grandi e ricche del « paese. Nel mese di giugno, udironsi i primi sotterranei rumori; « mugghi tremendi erano accompagnati da fortissimi terremoti,

« che seguitarono 50 o 60 giorni, immergendo gli abitanti « nella più profonda tristezza. Ma venuto settembre, tutto sem- « brava annunziare tranquillità perfetta, quando, nella notte dal 28 « al 29, un sotterraneo orrendo fracasso manifestossi di nuovo; e « mentre gl'Indiani fuggivano spaventati nei monti d'Agnasarco, « un terreno di 4 mila metri quadrati chiamato il *Malpays*, sol- « levossi in forma di vescica. Ancora distinguonsi i limiti di « quel sollevamento: sul contorno il *Malpays* non ha più di « 15 metri d'altezza sopra l'antico livello della pianura, chia- « mata *Cespayas de Jorullo;* ma la convessità del terreno sol- « levato cresce successivamente verso il centro, fino a 160 « metri! Vidersi sorger fiamme da uno spazio di più di mezza « lega quadrata, e pezzi di macigno scagliati a prodigiose « altezze traverso a folta nube di ceneri, illuminate dal fuoco « vulcanico somigliante a mare agitato. La crosta rammollita « della terra gonfiando e crepando, i due fiumicelli precipita- « ronsi nelle fessure infiammate aumentando l'intensità dell'in- « cendio; eruzioni di fango, rivelavano d'altronde l'azione di « copiose acque sotterranee. Migliaia di piccoli coni, tutti in- « fiammati copersero il piano, ed in mezzo ad essi uno molto più « grande diventò il vulcano di Jorullo. Dopo il 1760, le eru- « zioni diventaron più rare; sicchè gl'Indiani, fuggiti 7 o 8 leghe « lontano, a poco a poco avvezzaronsi a quel tremendo spetta- « colo, e tornati presso d'Agnasarco, scesero ad ammirare i globi « di fuoco lanciati da una infinità di grandi e piccole bocche vulca- « niche: allora le ceneri coprivano i tetti delle case di Quere- « taro, lontano in linea retta più di 48 leghe dal teatro del fe- « nomeno! — Presentemente il *Malpays* comincia a rivestirsi « di vegetazione, ma il calore del suolo è sempre sensibile ».

Le miniere d'oro e d'argento chiuse nel seno delle sue magnifiche montagne, furono sempre le vere fonti della ricchezza del Messico; quelle che eccitarono al più alto grado l'attenzione e la cupidigia degli Spagnuoli.

Gli antichi Messicani conoscevano l'arte di fondere i metalli, ed avevan condotto ad alta perfezione il metodo di lavorarli; cosicchè l'abilità degli orefici Messicani destò la più grande e lieta sorpresa negli Spagnuoli. Quando la nobiltà messicana ebbe giurato, per ordine di Montezuma, fedeltà a Carlo V, i doni che offerse in quella occasione furono ricchezze immense. (*Vedi* CORTES, *Let. a Carlo V*).

La copia dei metalli estratti dalle miniere messicane è veramente prodigiosa: dal conquisto fino alla rivoluzione, fu coniato alla zecca di Messico una massa di metallo, il cui valore se non supera certo non è minore di 10 miliardi di piastre, in monete d'oro e d'argento; alla qual massa aggiugendo li 4 miliardi di piastre coniati nel medesimo lasso di tempo alla zecca di Lima, si vede, che la fabbricazione ascese nello spazio di 285 anni, dal 1525 al 1810, alla somma enorme di 73 miliardi di franchi!!!

Tanta quantità di moneta, cangiò in Europa tutte le condizioni del commercio; cangiò le relazioni degli stati tra loro, il progresso della loro potenza, e fin la vita sociale e il rispettivo valore della proprietà. Il danaro non restava in Spagna, ma era diviso tra le nazioni manufatrici, che provvedevano Cadice e Siviglia degli oggetti lavorati, che gli Spagnuoli non avevano, per sovvenire ai bisogni delle immense loro possessioni di là dall'Atlantico. E alla fine, gli stati commerciali non conservaron neppure i segni della ricchezza, che passava nell'India, nella Cina e in tutta l'Asia ove le merci si pagavano a danari contanti!

Lo scavo delle miniere del Messico fu cagione per un'infinità di privati di prodigiose fortune, alcune delle quali superiori a quelle di molti principi d'Europa: il conte di Valenciana possedeva per più di 25 milioni di franchi in proprietà territoriali, e le sue miniere di Guanaxuato davangli un'annua rendita di circa 6 milioni e mezzo di franchi; un uomo oscuro, di nome Zembrano, trasse dalle ricche miniere di oro di Guaritamey un valore di 30 milioni di piastre, o 150 milioni di franchi: e il conte

di Regla, in poco tempo ritrasse, dalla sua miniera detta Biscania (nel 1771) un capitale di 25 milioni di franchi; e' donò al re di Spagna Carlo III due vascelli di fila, uno dei quali di 112 cannoni, e prestogli poscia 5 milioni di franchi che non mai riebbe. Il marchese del Apartado, e molti altri, possedevano richezze per più d'un milione di rendite.

Persone testè povere, artigiani, frati, operai, parteciparono spesso a quei magnifici favori della capricciosa fortuna, e improvvisamente arrichirono: un semplice operaio minatore, Antonio Zepada, scoperse (nel 1778) le famose miniere di Catorce, e nel primo anno guadagnò più di 3 milioni di franchi: un frate, il padre Flores, fu anche più fortunato in quelle medesime miniere, poichè in tre anni (1783, 84 e 85) guadagnò 18 milioni di franchi: un mulattiere, poscia capitano Zugniga, diventato padrone delle miniere di Sant-Anna e San-Antonio, fece tanto cospicua fortuna da poter distribuire liberalmente 20 milioni di franchi ad istituti di beneficenza e di pietà, senza rimaner punto angustiato da quell'atto di veramente reale munificenza. E molti altri prediletti della cieca Dea fecero inaudite prodigalità: uno di loro, Pedro Medellin, spese per una festa religiosa la minuzia di 3 milioni e mezzo di franchi! — Il bel sesso ebbe eziandio larga parte al prodotto il più netto di quelle miniere; senza favellare di quello, che gli adoratori della *donna di quadri* lasciavano sul tavolino del giuoco!!! — I più assennati compravano possessioni e *haciendas* nel paese, oppure ritiravansi in Spagna a godere le loro ricchezze.

Nel tempo della guerra dell'indipendenza, le acque erano penetrate nei sotterranei delle miniere: i pozzi n'erano pieni, molte gallerie franate, e i lavori non potevano ricominciarsi senza enormi spese. La rendita delle miniere era ridotta quasi a nulla, quando tutte le speranze risorsero nel 1821. Le celebrità che l'Humboldt diede alle miniere del Messico, fece nascere in Inghilterra una moltitudine di disegni: fu una vera frenesia!

Ma gli speculatori trovarono le miniere colme d'acqua; e ciò fu cagione di gravi perdite: bisognò votarle, e rifare gli antichi lavori. Enormi macchine a vapore, costate cospicue somme in Inghilterra, furono portate nel Messico; ma come quivi tutti i trasporti si fanno a schiena di muli, ed i muli non bastarono a sostener tanto peso, convenne lasciarle sulla spiaggia. Così malgrado della ben nota prudenza degl' Inglesi, e' pagaron largo tributo alla inesperienza ed alla cupidigia; i lavori furono affidati ad uomini inetti, mentre non è ramo d' industria che richieda maggior complesso di cognizioni; facevan d' uopo perciò uomini che sapessero ad un tempo di geometria sotterranea, di geologia, di chimica e di meccanica, e furonvi inviati semplici mercatanti!

Finalmente nel 1824 formossi la compagnia Anglo-Messicana, la quale mise a profitto i falli de' suoi predecessori. L'ardore e l'intelligenza che mostrò e mostra ogni giorno, fa sperare che avrà presto ristabilito le miniere nello stato antico. Ha fatto enormi spese d'ogni maniera; ma n'è stata compensata nel 1838 i prodotti salirono ad 1 milione e 113 mila marchi, quasi la metà del prodotto del 1808! Non tutte le estrazioni della compagnia si fanno per l'Europa; da alcuni anni gran parte delle verghe passa direttamente a Calcutta ed a Cantòn (1).

Presentemente le terre più rinomate per metallica richezza son quelle del rialto centrale delle Cordigliere, tra i gradi 21 e 24 di latitudine. E le miniere meglio sperimentate in questi ultimi tempi, furon quelle di Zacatecas, di Guanaxuato e di Catorce; le quali, sole, somministrarono altra volta la metà dei preziosi metalli di tutto il Messico. Le altre principali mine, son quelle di Bolanos nello stato di Guadalaxara, di Sombrerette e di Fresnillo nello stato di Zacatecas, di Real-del-Monte nello stato

(1) Il Montveran pensa, che, nel complesso, la diminuzione della rendita delle miniere americane in tempo della guerra dell' indipendenza sia stata di tre quarti per l' argento e della metà per l' oro.

di Messico, del Doctor e di San Chistoval nello stato di Queretaro, di Valenciana nello stato di Guanaxuato, e di Guansamey nello stato di Durango.

Ma la più ricca vena metallica, è ancor vergine o quasi vergine; perchè le cave di Moris e di Jesus-Maria, nello stato di Chihuahua, son note appena, e nondimeno, conghietture di somma ponderazione, fondate su fatti ben verificati e su massime geologiche saldamente fissate, sembrano dimostrare, che la principale richezza mettallica del Messico si trova in quella regione. Gli strati minerali dell' oro son generalmente distribuiti sulla pendice occidentale della Cordigliera, tra i fiumi Tolotlan e Gilha, ove si trovano frequentemente pezzi d' oro puro (*pepitas*), che pesano fin 12 libbre. Le *pepitas* che arrichiscono molti gabinetti di storia naturale d' Europa, e particolarmente quello di Madrid, vennero da' quelle contrade.

Dopo la rivoluzione, gran parte di que' preziosi metalli usciva dal Messico di contrabbando, per fraudare il dazio del 15 al 18 per cento loro imposto alla estrazione. Ma la legislatura messicana del 1821 credè rimediare al disordine, abbassando il dazio al 3 per cento: subitamente gran parte del danaro scomparve dalla circolazione, e nel 1822 la dogana ne indicò l' estrazione a 66 milioni di piastre, o 346 milioni di franchi, senza contare la quantità sempre grande, che usciva di contrabbando. « La sola nazione messicana, dice lo scrittore dal quale tolgo questi particolari, ha potuto soffrire senza soccombere simile dissanguamento; del quale ogn' altra sarebbe morta. Così, in vece di tosto raccogliere il primo frutto dell' indipendenza, in vece di veder circolare 11 o 12 milioni di piastre, che prima partivano per la metropoli, fu d' uopo al Messico ricorrere alla carta monetata »! Onde la patria dell' oro e dell' argento fu costretta a ricorrere al mezzo *degli assegnati* famosi de' Francesi; i quali perchè screditati appena comparsi, cercossi sollecitamente d'estinguerli.

I migliori porti del Messico si trovano sull' Oceano Pacifico;

quelli di Monterey nella California, di Mazatlan nello Stato di Sinaloa, e di San-Blas, sono presentemente assai frequentati dalle navi americane ed inglesi, che fanno il commercio dell'India e la pesca della balena; il porto d'Acapulco, è senza contrasto il più grande e bello dell'Oceano Pacifico; la quale riunione di favorevoli circostanze, porge occasione a pensare, che quando il Messico sarà liberato dalle civili e politiche discordie, gli sguardi di quella nuova nazione si volgeranno verso la Cina, verso l'India e verso l'Arcipelago Indiano, per trovar esito ai suoi preziosi metalli in cambio delle derrate dell'Asia, delle quali il Messico stesso, diverrà allora il naturale e più vasto emporio.

La orientale riviera messicana, è lontana dal presentare gli stessi vantaggi. Il porto di Vera-Croce merita appena il nome di porto. È noto, che Cortez paragonavalo ad una tasca senza fondo. Dopo i primi tempi del conquisto fu più volte tentato di abbandonarlo, e sostituire ad esso un qualche altro scalo su quella proda, ma sempre invano. Finchè il dominio di Spagna durò, tutto l'approvvigionamento del Messico si fece per questo cattivo porto: ma al presente Matamoros, Alvarado, Tampico e Soto-la-Marina dividono quel benefizio; tuttavia, le principali operazioni di commercio si fan sempre in Vera-Croce ed in Tampico; ma niuno di que' porti presenta la menoma sicurezza alle navi, perchè tutta quella spiaggia orientale può considerarsi come una lunghissima secca o banco d'arena, formato dalla gran corrente equatoriale rinforzata dai venti alisei, e dalle acque che scendono dal rialto: poi gl'impetuosi venti, che per più mesi sconvolgono il golfo, accrescono anche i pericoli.

LEZIONE XXX.

TAGLIO DELL'ISTMO DI PANAMA

COMMERCIO E INDUSTRIA DEL MESSICO.

Ardua impresa, anzi quasi impossibile, quella è di stendere un quadro completo ed esatto del commercio del Messico, impiagato com'è dal contrabbando, che sopra sistema immenso quasi impunemente si fa dalle spiagge e dai confini del Texas, del Guatimala e dell'Honduras.

Antichi trattati tolleravano lo stabilimento degl'Inglesi sul lido di Yucatan pel taglio del *legno di campeggio;* ma al presente han preso possesso di un vasto territorio, e ne hanno estesi i confini. Gl'Inglesi sono assoluti signori di tutta la parte meridionale delle rive del golfo di Honduras, del territorio dei Mosquitos, e di tutte le contrade che producono il legno da tinta. E la popolazione della loro colonia ogni anno cresce; la sola città di Balise, capoluogo di quel magnifico stabilimento, non conta meno di 10 mila abitanti, la maggior parte venuti dalla Giammaica; è difesa da due fortezze presidiate da 1000 a 1500 soldati, che fanno anche la guardia sui posti della marina; e quantunque i legni da tintura ed altri alberi preziosi sieno argomento di notevolissimo traffico, pure la principale e più florida industria della colonia fu sempre il contrabbando, frequentissimo col Messico, col Guatimala e con la Nuova Granata.

La gravezza e la instabilità dei dazii in quegli stati, n'è la causa principale; non avendo essi sui lidi bastante naviglio nazionale, non è permesso il commercio di scalo e di littorale. Il dazio d'introduzione spesso ascende, per certe merci, al 100 e al 200 per cento del loro valore; e i termini a pagare i dazii sono estremamente brevi, mentre non si può mai vendere a contanti. In nessun porto, v'è emporio di mercanzie o deposito, e il contrabbando spaventosamente si moltiplica. La mancanza d'unità e d'ordine nell'amministrazione, e la totale corruzione degl'impiegati preposti allo incasso delle gabelle doganali, producono e mantengono le fraudolente introduzioni; talchè non è temerario valutarle due terzi della totale consumazione. — Insomma il presente governo messicano è essenzialmente fiscale; è imbevuto delle antiche meschine idee spagnuole, nè si mosse ancora dalle sue consuetudini, delle quali diremo due sole parole.

Il grado assai imperfetto dell'industria della Spagna non consentivale di produrre le manifatture necessarie alle sue immense colonie, ond'era costretta a comprar fuori le provvisioni a quelle destinate. I guadagni dei mercatanti di Cadice, sulle merci che vendevano nella piazza ai negozianti che poi imbarcavano per l'America, erano dal 100 al 150 per cento: questi poi guadagnavano dal 200 a 250 per cento a rivenderle nelle colonie; e spesso passavano somma cotanto eccessiva per certi oggetti poco noti. I dazii d'entrata e d'uscita erano enormi, perchè, giusta le idee del governo, che non aveva alcun riguardo all'utile ed allo interesse del consumatore, e che sacrificava gl'interessi e le affezioni dei popoli al vantaggio d'alcune città marittime, l'elevazione del dazio sopra una quantità limitata d'oggetti era di più facile riscossione.

La presente amministrazione del Messico non ha in nulla mutato l'assurdo sistema: non ha ancora potuto persuadersi, che la moderazione dei dazii è fonte di ricchezza, perchè favorisce un maggior consumo: veramente le dogane sono la sua principale e quasi unica rendita; ma ne abusa.

I metalli preziosi, primo oggetto di cambio, son gravati di dazii di scavazione, di monetazione, di circolazione e d'estrazione: l'antico governo, che considerava que' metalli siccome l'unica richezza del paese, li manteneva gravati di tutti quei dazii; e i Messicani, che ebbero sì fatale retaggio dalla metropoli, non hanno mutato che poco e lentamente quella condizione di cose. Diminuirono i dazii d'estrazione, ma si lasciarono in vigore quelli riscossi internamente, e anzi gli aumentarono.

E così fecero per la cocciniglia, altra fiata prodotta solo nel Messico: lo stato d'Oaxaca ha recentemente imposto quattro piastre per *arroba* (21 franco per 25 libbre spagnuole) su questo ricco prodotto, senza pensare, che i progressi della chimica e la loro applicazione all'arte tintoria rendevano ogni giorno più inutile l'uso della cocciniglia, e che quel prodotto ha un formidabile concorrenza non solo nel Guatimala, ma anche nel mezzodì della Spagna ed in Algeria, ove alla fine si coltiverà con successo, e massimamente in Egitto, ove il governo s'occupa colla usata sua perseveranza a dare grande aumento a quella coltura.

La vainiglia è un'altro oggetto d'estrazione; poi le pelli, il legno da tingere, lo zucchero, le carni salate, il cotone e alquanta scialappa, lana e caccao; ma l'enorme spesa dei trasporti a schiena di muli rende sì alto il prezzo di quelle derrate, allorchè giungono sulla riva del mare, che è loro difficile d'entrare in concorrenza contro i generi simili delle circonvicine contrade.

Le dogane del Messico produssero nel 1856 la somma di 9,133,337 piastre, ciò che suppone un'introduzione di merci per 22,833,842 piastre, prendendo il dazio medio a ragione del 25 per cento. E tutto induce a credere, che l'estrazione deve essere uguale oppur superiore; perchè quantunque alcuni generi sieno di difficile esito, e spesso non si riesca a venderli altro che a scapito, tuttavia sono in poco numero, ed i più vanno ad altissimi prezzi. Onde è da reputare l'estrazione delle merci ad ugual somma; la quale, unita a quella dell'introduzione, porta il movimento generale del commercio del Messico a 45,600,000

piastre, o intorno a 228 milioni di franchi; ai quali è da aggiungere il prodotto del commercio di contrabbando, valutato 32,900,000, di piastre o 165 milioni di franchi: la somma delle permutazioni mercantili può dunque portarsi a 78,550,000 piastre, o intorno a 393 milioni di franchi.

Il ramo più vitale di tutte le civili nazioni, l'*industria*, è ancora molto imperfetta nel Messico, quantunque il tempo oramai corso dal giorno in cui fu proclamata l'indipendenza nazionale avrebbe dovuto bastare, ne sembra, per darle un grande impulso. Tuttavia negli ultimi anni furono fatti alcuni notevoli progressi: le antiche fabbriche di panno di Messico e di Queretaro furono perfezionate, e ne sono state aperte delle nuove in quelle due città, come pure a San Luis de Potosi, a Léon, a Tlascalà ed altrove. Opifici meccanici furono eretti, come nella Luigiana e nella Giorgia, per estrarre il seme dal cotone, e filatoi per filarlo a Xalapa, a Messico, a Cordova; seghe e cartiere meccaniche, fabbriche di tessuti di cotone misto con seta, concerie, fornaci di maioliche, di stoviglie e vetraje: alcuni francesi, inglesi e italiani stabilirono parimente molte fabbriche di cappelli e d'orologi; ma l'industria più generale e più diffusa è la tessitura delle cotonine presso gl'Indiani, mercè di telai a casa loro; quella del sapone, e finalmente quella dei sigari. — L'Humboldt, nel 1804, stimava il valore della fabbricazione nel Messico a 8 milioni di piastre; però è ben credibile, che d'allora in poi sia almeno raddoppiato.

Ma l'industria veramente nazionale del Messico è quella dei metalli; dei quali non solo è grande l'estrazione dalle miniere, ma anche la manufazione per farne varii ornamenti: molte città del Messico, ed anche gran numero di villaggi popolati da Indiani, hanno fabbriche d'orificeria e di gioielli, nelle quali si eseguisce ogni genere di lavoro della più gran perfezione: e vi son pure fabbriche di fil d'oro e d'argento da ricamare, fabbriche di ricami; industria di remota antichità in quella con-

trada, ed oggi perfezionata mercè le macchine nuove, miglior gusto e purità dei disegni delle stoffe ricamate.

Come altra volta, anche odiernamente gl' Indiani sono eccellenti, nell' esecuzione dei quadri di penne, nel tessere le *amache*, nei lavori di legno, nei ricami, e nella filatura e tessitura della seta.

Le industrie indigene più perfette sono nella provincia di Mechoacan; ed è noto quanti sforzi facesse per favorirle quell' anima santa del Las-Casas vescovo di Chiapa, illustre e zelante protettore degl' Indiani.

Questo sarebbe il luogo di fare alcune considerazioni sul famoso divisamento di *canalizzare l'istmo di Panama.* Tal pensiero nacque col conquisto: il Cortez ne concepì la prima idea, e il governo Spagnuolo se n' occupò in diversi tempi. L' Humboldt, nella sua bell' opera, ha trattato molti particolari di questo argomento; ma solo dopo l' emancipazione dell' America si è pensato ad effettuare il grandioso progetto con serietà: compagnie inglesi, francesi e americane, occuparonsi eziandio degli studi preparatorii per l' esecuzione dell' impresa, la quale avrebbe infatti una efficacia immensa sulle relazioni mercantili dell' Europa coi lidi occidentali dell' America, con le isole dell' Arcipelago Indiano, con la Cina, con l' Australia e con la Polinesia: i vantaggi sarebbero incalcolabili, poichè il canale abbrevierebbe di 2,000 leghe il viaggio che le navi son costrette a fare girando intorno al Capo di Horn. Ma il disegno, teoricamente sì seducente, è, secondo molti competentissimi giudici, molto difficile ad eseguirsi, e ciò per tre ragioni, che brevemente esporremo.

1.° La parte del mar delle Antille, che comincia dal golfo di Honduras e finisce a quello di Darien, è assai pericolosa ai naviganti, a motivo delle furiose tempeste a cui è soggetta, e per le terribili malattie, che dominano sei e otto mesi dell' anno sulle prode circostanti: queste terribili circostanze ne allontaneranno sempre i grandi capitalisti. Pare d' altronde provato, che

un canale di grande capacità, atto cioè alla navigazione dei bastimenti che solcano l'alto mare, sia inesiguibile; il mezzo di comunicazione richiederebbe dunque scaricamenti, alleggi o tutte le spese di commissioni e di magazzinaggi, che accompagnano tali operazioni, senza parlare degli aumenti di prezzo delle assicurazioni, in que' mari procellosi ed a tali distanze. D'altronde importa assai poco alla mercatura, che merci voluminose, le quali sono il più comune oggetto delle speculazioni, giungano due o tre mesi più presto o più tardi; bastandole, che le provviste, una volta stabilite e regolate seguano il loro periodico corso. Finalmente, le spese d'esecuzione del canale sarebbero certamente eccessive, a motivo dell'altezza dei prezzi del lavoro in paese spopolato, ove la mercede del più comune operaio è di 7 o 8 franchi al giorno, ed è più che credibile, che l'impresa non renderebbe mai il frutto del capitale spesovi.

2.° Non è al mondo contrada più esposta di questa all'azione dei fuochi sotterranei, e dove continsi più vulcani attivi: terremoti d'estrema violenza rinnovelanvisi quasi periodicamente ogni venticinque o trent'anni. Leggasi la descrizione di quello, che nel settembre del 1841 sconvolse da cima a fondo la provincia di Costa-Rica: tutte le città, tutti i villaggi, perfino semplici casali, furron sovvertiti e disfatti; e così fu de' ponti, e così delle strade; può credersi dunque che il terribil fenomeno avrebbe rispettato il canale? Gl'imprenditori han eglino posto nelle loro previsioni i restauri che sarebbe mestieri di fargli ogni quarto di secolo per questo solo motivo de' terremoti?

3.° Il canale, potendosi eseguire, divverrebbe un pomo di discordia fra le grandi potenze marittime, che tenterebbero d'impadronirsi di quel passo importante; e lo sarebbe pure fra gli stati limitrofi: la sua esecuzione apporterebbe dunque una vera calamità al paese che attraverserebbe, esponendolo alla straniera dominazione o a perpetui contrasti.

Nel 1841 si presentò una compagnia inglese per fare una

strada ferrata attraverso all'istmo di Panama; le sue offerte furono accolte dal governo del paese, ed ora la strada esiste; ma serve solo al trasporto de' viaggiatori diretti alle rive occidentali d'America, essendo il viaggio da Suez più corto, per le comunicazioni dell'Inghilterra coll'India. Le ferrovia principia dal porto di Chagres, sull'oceano Atlantico, ov' è sorto la piccola città d'Aspinwal, sale dolcemente a Gorgona, sul dosso dell'istmo, e scende quindi, per un declive quasi insensibile, a Panamà, città e porto celebre sull'oceano Pacifico. — Quella ferrovia è lunga quasi 80 kilometri.

Si possono parimente addurre altre ragioni a favore di quell'importante via di comunicazione, e prego il lettore a sospendere il suo giudizio, perchè esporrò tutti i vantaggi dell'intrapresa in un capitolo particolare, quando ragionerò degli stati, che compongono la federazione repubblicana dell'America-Centrale.

LEZIONE XXXI.

DIVISIONE TERRITORIALE DELLA FEDERAZIONE MESSICANA, ANTICA E MODERNA.

Quando il Messico obbediva alla Spagna comprendeva cinque grandi divisioni:

1.° Il *Vecchio Messico*, nel centro, comprendente le provincie di Messico, della Puebla, di Vera-Croce, di Oaxaca, di Valladolid, di Zacatecas, di Guanaxuato e di Guadalaxara.

Il settentrione del Messico, chiamato col nome di *provincias internas*, formava due separate divisioni, ognuna delle quali aveva il suo governatore generale sotto gli ordini del *vicerè*.

2.° Le *Provincias internas del oriente* erano costituite da quelle di Santa-Fè, di Durango, di Chihuahua, di San Luis de Potosi e del Texas.

3.° Le *Provincias internas del occidente* chiamavansi quelle della Sinaloa, della Sonora e delle due Californie.

4.° L'*Yucatan*, era una capitaneria generale abbracciante tutta la penisola di questo nome.

5.° *Guatimala*, pur capitanato-generale, componevasi delle provincie di Guatimala, di San-Salvador, di Nicaragua e di Costa-Rica.

Il Littorale (*tierras calientes*) è infinitamente men popolato a cagione delle febbri imtermittenti, della febbre gialla, e degli eccessivi calori del clima; e si distende tra le Cordigliere e il mare, sopra ambedue le coste orientale ed occidentale, in larghezza che più o meno dipende dalla vicinanza delle montagne. La terra quivi è d'una fecondità meravigliosa: vi crescono le magnifiche piante dei tropici, e vi si coltivano parimente (per ora con poca estensione) li preziosi prodotti, che un dì formeranno la ricchezza della regione, come la canna da zucchero, il cotone la vainiglia, la cocciniglia e l'indaco.

Il Nuovo Messico presenta un carattere totalmente diverso da quello del Vecchio: le culture son tutte intorno alle città e ai villaggi, poco numerosi bensì, ma quasi sempre assai popolati. Le popolazioni vi s'accumulano per poter resistere alle aggressioni degl'*Indios Bravos*, o dei selvaggi Comanci, dei Cicimechi, e specialmente dei feroci Apaci o Moqui, che ogni tanto guastano e derubano quelle contrade, ed a cui gli abitanti portano odio mortale e fanno guerra d'esterminio.

Il suolo del Nuovo Messico è grandemente fertile; e racchiude miniere di prodigiosa ricchezza: ma l'immensa amplitudine del territorio manca di popolazione, e la maggior parte del suolo viene abbandonata alle greggie, che vi si propagano con maravigliosa prontezza. Ivi si vedono quelle *haciendas* di venti,

trenta e fin cinquanta leghe di giro! Piccolissima parte è destinata alla cultura del *maïs*; tutto il restante è boschi, terre inculte, stagni e praterie, nelle quali scorrono innumerevoli mandre, distinte in *ganados mayor* (bovi, vacche e cavalli), e in *ganados menor* (cioè pecore e capre); ed ogni capo di bestiame è segnato con ferro rovente del marchio del proprietario. La *haciendas* è la residenza del padrone, e più spesso del suo amministratore o fattore; è per solito un' immenso fabbricato con cortili circondati da rimesse. Le terre lontane dal centro della possessione sono affittate a conduttori noti col nome di *Rancheros*, i quali ne subaffittano ancora minori porzioni a piccoli coloni chiamati *Panteros*. Costoro son sempre a cavallo per guardare le mandre; e fra essi levarono gl' indipendenti quell' eccellente cavalleria leggiera, che tanto potentemente contribuì ai loro successi nelle guerre di venturieri o *guerrilleros*. Al tempo della guerra molte di quelle *haciendas* furono convertite in fortezze dall' uno o dall' altro partito, a norma della bandiera che il padrone seguiva.

Il rialto superiore del Messico sembra essere stato in remoti secoli interamente coperto dalle acque; fu allora un immenso bacino d' acqua dolce, sollevato in cima delle montagne ov' era incassato, a 2,400 metri sopra il livello del mare. La valle di Mopio formava una suddivisione di quella parte del rialto, e la metropoli d' Anahuac sorgeva in mezzo ad essa, cinta da un lago che ora s' è ristretto: questa valle ha 18 leghe di lunghezza, 12 di larghezza, 67 di circonferenza e 244 di superficie; 22 leghe quadre della medesima sono ancora coperte dall' acqua del lago. Un recinto di scabrose montagne la circonda come un muro, e li due gran vulcani di Popocatpetl e d'Ixtaccihuatl la chiudono a mezzogiorno.

Dopo il conquisto, l' aspetto di quella contrada ha sofferto gran cangiamenti: Messico non è più com' abbiam detto, in mezzo al lago, quantunque la sua situazione sia precisamente

quella dell'antica Tenochtitlàn, ma le acque si sono ritirate; il lago di Tezcuco, che comunicava colla città, n'è ora lontano una lega, e quello di Chalco due leghe. La diminuzione delle acque mercè l'evaporazione e lo assorbimento, fu continua benchè lenta nei secoli precedenti al conquisto: gli antichi Messicani l'avevano notata nei loro annali.

All'arrivo di Cortez, nella valle di Messico non v'erano più che cinque laghi occupanti i quattro quinti della pianura che avevano in tempi più remoti coperta dell'acque. Uno di essi, vasto e navigabile, circondava Tenochtitlàn, metropoli; egli è scomparso, e più non ne avanzano che gli argini i quali serpeggiano traverso alle asciutte campagne. L'aspetto della valle è affatto cangiato, massime dopo la distruzione dell'alta vegetazione, di cui gli Spagnuoli mostraronsi per tutto dichiarati nemici: avrebber voluto ridurre quella contrada nuda e senza virgulti come i piani della Castiglia, ma ciò interamente non ottennero, perchè la gran fecondità del terreno ha loro opposto invincibile ostacolo.

Per farsi un'idea della valle di Messico, s'immagini un piano di 70 leghe di circonferenza, di forma perfettamente ovale, circondato da alte montagne basaltiche; ha un diametro di 18 leghe di lunghezza o di 12 di larghezza, e una superficie di 244 leghe quadrate. Quella bella pianura è coperta di città, di borghi, di villaggi, e di ricche culture; e la popolazione v'è sì frequente, come nei piani di Lombardia. Quello era il centro e la sede della civiltà azteca, ed è pure il centro della messicana ricchezza.

La vallata contiene ancora cinque laghi; ma invece di coprire i quattro quinti (176 leghe quadrate) della superficie del suolo, come al tempo di Cortez, non ne occupano altro che la decima parte, o 22 leghe quadrate. Trecento anni bastarono ad operare quel cangiamento.

I laghi giacciono a differenti livelli, e son come digradati gli uni sotto degli altri; il lago di San-Christoval è più alto del

lago di Tescuco, e così di seguito fino al lago di Zampango, il quale è pure 7 o 8 metri superiore al lago di Tescuco.

I ruscelli che scendono dalle montagne, e le acque cadenti dal cielo non hanno altro ricettacolo che i laghi, il fondo dei quali è anche di continuo rialzato da interramenti o depositi d'alluvione; onde vanno soggetti a periodici gonfiamenti, che ordinariamente accadono ogni venticinque anni, e spaventevoli danni cagionano. Messico, fabbricata nella parte più bassa della valle, è quindi di continuo esposta ad imminente distruzione; e di più è minacciata dalla prossimità del lago di Tescuco, situato una lega e mezza distante, ed alto 6 metri più del suolo di quella città.

Gli Aztechi avevano stabilito un sistema idraulico per salvare la loro metropoli dallo infortunio, che più volte era stato imminente d'inghiottirla. Settantacinque anni avanti l'arrivo degli Spagnuoli una terribile inondazione mise interamente sott'acqua la loro città; e il re Montezuma I fece allora costruire un argine lungo due leghe e mezza e largo 60 piedi, per servir di riparo.

Dopo il conquisto, Messico sofferse molte di quelle disgrazie; ma dal 1629 al 1634 la città rimase inondata *per cinque anni continui*; non si correva nelle sue vie che in barca; rovinò una infinità di case, cessò il commercio, la miseria fu estrema.

L'anno seguente, il vicerè propose di trasferire la sua metropoli nel piano di Tacuba; Filippo III n'approvò il disegno, ma fu abbandonato per le rimostranze del *cabildo* (municipio), il quale espose, che il valore delle proprietà che dovevansi abbandonare s'eleverebbe a più di 200 milioni di franchi.

Vent'anni appresso, nel 1654, furono impresi i gran lavori del *desague*, emissario aperto a guisa di profondissima fossa, destinato a dare sfogo alle acque soverchie nel Rio-Panuco: è uno dei più giganteschi lavori idraulici che sieno stati mai eseguiti; costò 31 milioni di franchi, e la costruzione durò 135 anni, poichè non fu finito prima del 1789.

Ma gli effetti di quella operazione furono funesti. La città fu

liberata, è vero, dalle innondazioni, però non in un modo assoluto; ma la diminuzione degl'alberi e dei boschi per opera degli Spagnuoli, hanno alterato e mutato i principii di fecondità della valle di Messico « Il suolo delle campagne, dice Alessandro di « Humboldt, s'è prosciugato e ricoperto di carbonato di soda, « ed i contorni, che al tempo del conquisto e molto appresso « eran vestiti di bella verzura, al presente son coperti di uno « strato di sale efflorescente. La fertilità del piano, benchè no- « tevole tuttora nella parte meridionale, non è più sì grande « come quando la città sorgeva nel mezzo del lago ».

Non si creda però che la contrada sia afflitta di sterilità; il suolo ha potuto perdere la primitiva sua fecondità, ma non è men delizioso. I contorni di Messico presentano per ogni dove le più ridenti e graziose vedute, tranne dalla parte posta a ponente del lago di Tescuco, ove le emanazioni saline arrestano la vegetazione: altrove la campagna è per ogni parte leggiadra, e popolosi borghi, villaggi, casali isolati richiamano ed allettano lo sguardo: le montagne son coperte di cedri e d'altri alberi d'aspetto maestoso, e d'una moltitudine d'arboscelli che s'adornano di fiori d'impareggiabil bellezza: ovunque, acque scorrenti o tranquille; frutte d'Europa commiste a quelle del Messico, e quasi tutte di delizioso sapore; chiatte coperte di terra e ridotte in guisa d'isole ondeggianti vestite d'erbaggi e di fiori, e popolate d'ogni genere di pollame o di augelli di belle e variate piume; ville, quali più e quali meno splendide, fra cui notansi La Cuebas, San-Augustin, San-Angel. In mezzo a quel grazioso paese vedesi presso la città il celebre pellegrinaggio di Nostra Senora di Guadalupa, e la non meno celebre cappella di Nostra Senora di Los-Remedios, inalzata nel luogo stesso ove il Cortez ritirossi, quando fu costretto a sgombrar Messico *ne la noche trista* (nella trista notte).

Messico è fabbricata nel sito medesimo di Tenochtitlàn, ma la presente città è men vasta dell'antica metropoli di Anahuac; prima d'arrivare al subborgo di Sant'Ippolito, si cammina mez-

z'ora sulle rovine della città degli Aztechi; la quale, sebbene da tre secoli sia stata da cima a fondo atterrata, pur ne rimangono statue, idoli, e avanzi d'architettura azteca. Le principali strade di Messico furono anzi tracciate sulla direzione dell'antiche strade di Tenochtitlàn; onde la strada di Tacuba non altro è che l'antica strada di Tlacopàn, per la quale Cortez fece il suo solenne ingresso, nel 1520. La cattedrale è fabbricata sulle rovine del gran Teocàli; la strada d'Iztapalapan è precisamente costruita sull'antico argine ove Cortez, nel secondo assedio, fece tanti prodigi di valore; il palazzo del duca di Monteleoni, discendente da Montezuma, è posto nel sito del palazzo di quel sovrano.

Entrando in Messico, l'aspetto della città è grazioso al pari di quello delle campagne che sonosi attraversate: grandi e belle contrade fornite di marciapiedi, e lunghe quanto l'occhio può scorgere, t'annunziano tosto una splendida metropoli. Le case a tre piani, coi balconi dorati, ornate al di fuori di pitture a fresco, e coperte da terrazze piene di fiori, o per meglio dire da veri giardini, danno a quella città un singolare carattere. Il gusto dei fiori è universalmente sentito: Creoli, Indiani, tutti s'abbandonano con ardore a quella dolce ed innocente passione; le minori botteghe, le provvisioni che portansi ai mercanti, la fronte del bel sesso, le chiatte galleggianti sui laghi, tutto è coperto di fiori, festoni, ghirlande, mazzetti e corone.

Il suolo sul quale Messico giace è estremamente paludoso; ma a forza di cure e di travagli fu dato alle sua fondamenta la solidità necessaria.

All'aspetto lieto e vivace della città non supporrerebbesi, che fosse passata per tanti anni di rivoluzioni; le vestigie ne sono scomparse, e difficilmente s'immaginerebbero gli abbellimenti che ha ricevuto negli ultimi tempi. E qui occorre notare, senza far torto ai Messicani, che gran parte di quegli abbellimenti e miglioramenti è dovuta ai forestieri: non si noverano a Messico meno di 3,000 Inglesi, altrettanti Americani settentrionali, 1,200 Francesi; poi Alemanni, Italiani, Svizzeri, ecc., altri

3,000; e tutti costoro sono ardenti promotori di qualsivoglia progresso.

Nel tempo della grande prosperità di Messico, i suoi abitatori mostravano in casa un lusso inaudito, lusso veramente un po' grossolano: profusione di candelabri, di vassoi, di vassellami, di lumiere, di tavole di sodo argento! questo prezioso metallo, e l'oro eziandio, risplendevano da ogni parte. Ora tutto questo è un poco cangiato; e le numerose somme tolte dalle rivoluzioni alle borse dei privati, potentemente contribuirono a mutare quegli usi; e forse a vantaggio del buon gusto, perchè se si vedono nel Messico men preziosi metalli, vi si mirano più comodi ed eleganti mobili, begli specchi, piani-forti dei migliori autori di Londra e di Parigi, bronzi preziosi, orologi, ricchi candelabri, ecc., ecc.

La parte più popolata della città distendesi da tramontana a mezzogiorno sopra uno spazio di più d'una lega: del resto, Messico non ha nè fortificazioni, nè mura: il solo recinto d'una fossa assicura al municipio la riscossione delle gabelle, fra cui quella del *pulque*, bevanda fermentata, che tanto piace agl'Indiani, rende annualmente da 6 a 7 milioni di franchi.

La *plaça mayor*, (la piazza grande,) è forse una delle più belle e più vasto del mondo. Il palazzo del presidente della repubblica adorna uno de' suoi lati, edificio meno cospicuo per ordine d'architettura, che per la vastità e la perfetta armonia della mole: oltre gli appartamenti del presidente, contiene anche gli uffizi della segreteria di Stato e d'alcune altre amministrazioni, una prigione e la stamperia del governo. La zecca merita di esser notata; ne' bei giorni del dominio spagnuolo nel Messico vi si contava annualmente pel valore da 150 a 200 milioni di franchi in piastre; nel 1808 la conniatura fu di 135 milioni di franchi, e presentemente varia da 30 a 60 milioni; la somma delle monete d'oro e d'argento uscite da questa officina dopo il secolo XVI reputasi di 7 mila milioni!!

La cattedrale è un magnifico edifizio, la costruzione del quale

è durata novantaquattro anni. Furono già in quella chiesa immense ricchezze, fra le quali due statue della Vergine d'oro massiccio, ornate di diamanti del valore di molti milioni! E le centoventi chiese di questa metropoli erano ugualmente splendenti d'oro, d'argento e di gemme: ma quasi tutto è scomparso pei bisogni dello Stato; non altro fu conservato che il necessario, e nulla ostante il servizio religioso è ancora molto magnifico coi soli avanzi di quell' antico splendore!

Il Messico possiede gran numero di bei fabbricati che potrebbero figurare nelle più ricche capitali d'Europa. Il Colosseo, o teatro, è piccolo e mal costrutto; nel tempo dello spettacolo fumano sì gli uomini che le donne, come in tutti i teatri d'America, e queste talora si dilettano a gettarsi da un palco all' altro dei pezzi di sigaro accesi, divertimento che potrebbe costar loro carissimo. Le decorazioni son detestabili, e gli attori non meno: una volta, quando al pubblico piaceva un attore, questi riceva prove de' popolari suffragi men clamorase ma assai più solide dei nostri applausi; narrasi, che un' attrice molto accetta agli spettatori, fu salutata, mentre recitava un bel pezzo della sua parte, con una pioggia di piastre, sicchè in un momento ne furon gettate più di 3 mila!!!

Il gusto dei Messicani è molto migliorato nella scelta delle loro carrozze: prima l'erano innumerevoli, ma grossolane, pesanti, grottesche; sembravan venire dagli spogli di Filippo IV: invece di cristalli, avevano tendine; funi invece di tirelle di cuoio verniciato; ed eran sempre tirate da mule coi pennacchi e cariche di sonagli. Le livree erano ugualmente strane. Al presente vi son meno cocchi, ma più politi, più leggiadri e vengon quasi tutti di Francia, o di Inghilterra; le livree pure sono di miglior gusto. L'usanza di passeggiare a cavallo è universale; prodigioso il numero dei cavalli e vilissimo il prezzo de' medesimi.

Messico racchiude passeggi assai belli: l' *Alameda* poi non ha nulla che la pareggi in tutta l'America Meridionale; è un lungo quadrato, cinto d'un palancato di legno tinto di verde; nel

mezzo si mira una superba fontana con molte altre dai lati. La gente a piedi entra per quattro porte poste ai quattro angoli; la gente in carrozza passa dai lati. Questo passeggio va a riunirsi a quello di Buonarroti, ed ambedue si distendono dalle arcate di Chapoltepèc fino all'Accordada. La passeggiata di *Iztacàlco*, che si chiama anche *la Digua*, è frequentatissima e graziosissima, lunghesso un canale sul quale corrono numerose barche, i cui remiganti sono per solito coronati di rose e di fiori: tutto contribuisce ad allettare i sensi e la vista, e presenta l'aspetto più gaio e ridente

Il *parco*, è il luogo ove più abitualmente concorrono i cavalieri, i cocchi, la galanteria messicana; è un doppio viale che si distende dalla città fino al canale di Chalco, su cui vedonsi vagare le famose chiatte, simili ad isole artificiali formate di rami e di zolle erbose ricoperte di terra vegetale, ove coltivansi fiori ed erbaggi e si conducono da un luogo all'altro come le barche.

Chapultepèc, di cui ho già parlato, è un'antica villa dei vicerè, costruita dal Galves; ella però non fu mai finita, e ora cade in ruina. La sua situazione, che domina la città e la campagna, è bellissima; fortunatamente i giardini non furono distrutti nelle ultime guerre, e sono ammirabili; la vegetazione v'è straordinariamente rigogliosa, e vi si vedono enormi cedri.

L'acqua non è abbondante a Messico, ed i ricchi la fanno venire dai villaggi vicini ove sono fontane. Pel resto della popolazione l'acqua viene per acquidotti perfettamente costrutti con mattoni, come sono quello di Chapoltepèc, la cui acqua è appena bevibile, e quello di Santa-Fè, che è un poco meno cattiva.

Il clima è generalmente salubre in Messico, quantunque in certi tempi si affacciassero in questa metropoli epidemie che cagionarono gravi danni. Nel 1787 fecero perire da venticinque in ventisette mila persone, e se ne seppellivano centosessanta per giorno; in tale infortunio i cittadini di tutte le condizioni dettero prove d'umanità e carità grandissima; le strade erano

piene di viveri, di bevande, di medicine, di vesti, di biancheria: così i malati poveri trovavano abbondantemente e *gratis* tutto quello di cui avevano bisogno. — Il vaiuolo produsse grandi guai nel Messico nel 1779, e tolse nove mila abitanti alla metropoli: ma nel 1804, alcuni vascelli della marina reale spagnuola ebbero ordine di portar la vaccina nelle colonie d'America. « Per la prima volta, dice l'Humboldt, gl'Indiani videro « quei medesimi vascelli, che contenevano strumenti di strage « e di morte, portare alla sofferente umanità un germe di sol- « lievo e di consolazione! » Il *matlazahuatl* è una terribile malattia, la quale non s'attacca altro che agl'Indiani, e fa tra loro orribile strage; non comparisce che circa una volta per secolo, e ancora non gli ha visitati dopo il 1763. — Il *flato* fa pur molte vittime, ma è piuttosto malattia spagnuola che locale; gli Spagnuoli se ne dolgono nelle quattro parti del mondo.

I mercati di Messico offrono agli stranieri l'immagine di veri *bazar*, tanto è grande la varietà, bellezza e freschezza delle frutta, degli erbaggi, de' fiori e delle derrate d'ogni maniera di che son pieni. Non vi si vede circolare moneta di rame; i più piccoli pagamenti si fanno in moneta d'argento di trenta centesimi.

Le *pulqueries*, bettole od osterie, dove si vende il *pulque*, son sempre piene d'Indiani, che vanno a sommergere la lor malinconia in fondo ai boccali, o per dir meglio a raddoppiarla, conciossiachè l'ebbrezza tra quei popoli sia di carattere triste e grave.

Le botteghe ove vendonsi le altre cose necessarie al sostentamento del volgo, *quiquerias*, sono assai curiose a vedere, poichè in esse può acquistarsi vera idea della singolare igiene delle più umili condizioni sociali. Le *mestizas* sono botteghe di panni vecchi, e vedonvisi talora in mostra le vesti magnifiche dei *majos* messicani, coperte di dorature e di leggiadri ricami.

Le merci d'Europa si vendono in magazzini chiamati *caxones*, i quali sono perfettamente provvisti di tutti i nostri oggetti di lusso e di moda più eleganti e più nuovi.

Vi sono botteghe di libri e di stampe francesi, ma più d'Inglesi; si pubblica in Messico un'infinità di giornali, alcuni dei quali della grandezza del *Times* di Londra, e il prezzo d'associazione e degli annunzii è moderatissimo.

La popolazione di Messico è di circa 200 mila abitanti, compresa la guarnigione: gl'Indiani sono un po' meno della metà di questo numero ed abitano generalmente due separati quartieri: *Tenucas e Tlatenucas*. Il primo contiene 5 mila famiglie e il secondo 3 mila: il resto s'adopera in servigio degli abitanti.

A Messico le basse condizioni sono nell'ultimo grado di abiezione; l'ebbrezza e l'indolenza corrompono le buone qualità di quelle genti. L'immoralità non è in altro luogo maggiore e più ributtante: le donne s'abbandonano senza ritegno a tutti i vizi; ed è senza fallo più pericoloso camminare di notte per le vie di quella città, che viaggiare per tutto il Messico.

Propriamente parlando, non vi sono *mulatti* nello interno del Messico; i Negri restano sul littorale e non abitano le terre alte. La razza che forma la piaga del paese è dunque quella dei *meticci* delle grandi città, chiamati *Leperos:* son veri lazzaroni di Napoli, e al paro di essi van quasi interamente nudi, o solo avolti in una coperta, che cingonsi e portano alteramente. Ovunque si trovano coricati, o sdraiati, riuniti a branchi e cercandosi i pidocchi che gli divorano, vivono di poco e consumano a non far nulla il tempo, che ai loro occhi non ha altro prezzo fuor di quello di lasciarli gustare tranquillamente le delizie dell'ozio.

La razza *creola*, *los blancos*, *los espanolos*, forma nel Messico il migliore consorzio. Dal seno di essa sorgono i magistrati, gli avvocati, gli ufiziali dell'esercito. Si trovano in quella condizione sociale, massime sull'alture temperate, vaghe ed amabili donne piene di vezzi: dico sulle alture, benchè nelle terre calde le donne mulatte pareggino spesso in grazia e lusinghe le *creole* bianche: l'une e le altre hanno maggior ardore e forza delle

donne delle nostre contrade; e quello è il loro particolare carattere: molte fra esse han dato nelle ultime guerre prove di coraggio e di zelo, e sonsi esposte ai maggiori pericoli per salvare le loro famiglie e spesso anche i loro amanti.

Le *creole* fumano graziosamente il lor *cigaritto;* che dà loro un aria leggiadra, languida e spiritosa. Forse o lettore riderai: ma non vi ha cosa più gaia d'una *creola* vagheggiata che fuma; i suoi grandi occhi neri languidamente si chiudono, per evitare il fumo che spande con amabile disinvoltura; poi si rianimano, e sta' certo che ne seguita una viva risposta e piena di spirito.

LEZIONE XXXII.

SECONDARIE CITTÀ MESSICANE.

Le città più considerevoli del Messico sorgono sul rialto; son numerose e belle, generalmente ben fabbricate e ben situate. Gli Spagnuoli, loro fondatori, le hanno tutte disegnate su piante regolari.

La Puebla (25 o 30 leghe a levante di Messico), sulla via dalla metropoli a Vera-Croce, tiene il primo posto tra le città secondarie messicane. L'Humboldt pretende, che sia la città più considerevole dell'America dopo Messico e Havana; ma a me sembra, che Lima, Buenos-Ayres e forse anche Santiago del Chilì, abbiano ben altra importanza e maggiore popolazione della Puebla, senza parlar delle loro ricchezze.

Si stima la popolazione della Puebla 80 mila abitanti, ma

i due terzi sono Indiani. Quando il viaggiatore inglese Bulioch giunse al Messico nel 1825, non s'aspettava di trovar sul rialto così splendida città; ei rimase stupito della bellezza delle sue vie larghe e rettilinee, fiancheggiate di case munite di balconi dorati, e di terrazze dipinte a fresco come in alcune città d'Italia; e fu specialmente meravigliato dalla magnificenza e dalla ricchezza delle chiese, la quale in seguito diminuì alquanto; ma la Puebla è nondimeno un'assai bella città, ed è certamente la seconda del Messico. È nel centro delle cultivazioni dell'*agave* e della produzione del *pulque*, poichè per quanto la vista può scorger lontano, vedonsi le sue campagne piantate di que' vegetabili, disposti regolarmente a file. Questa città è pur nominata per le pasticcerie e i *dulces*, o canditi e confetti. Ha manifatture, ma fino ad ora poco importanti; alcuni Inglesi però vi hanno stabilito, nel 1839, una bella fabbrica di panni, la quale dee prosperare.

La Vera-Croce, (70 leghe a levante di Messico), è fabbricata sul luogo stesso ove sbarcò il Cortez, nel 1519! Fu fondata dal conte di Monterey, primo vicerè del Messico. Non ne dirò altro che due parole: Si va a Vera Croce per far fortuna, e si fugge appena fatta! Costrutta sopra una spiaggia ardente, arenosa, paludosa, trista e in estremo grado malsana, questa città non altro ha di dilettevole alla vista che le casse di piastre, e le verghe d'oro e d'argento che per tutto si vedono; ma intanto ella manca d'acqua potabile, ed i *mustiqui*, gli scorpioni e tutti gl'insetti divoratori e molesti de' tropici vi abbondano. Le strade son ben disegnate, e le case ben fatte. Vi sono bei passeggi ed un teatro sempre deserti, e spedali che nol sono mai. Però nulla in Vera-Croce è veramente degno di curiosità, nè monumenti, nè stabilimenti, nè industria; essa è solamente un deposito mercantile, un emporio dei più ricchi del mondo, destinato a diventare anche maggiore quando il Messico sarà stanco dell'anarchia; allora vedrassi, nonostante l'insalubrità, accorrervi da tutte le parti le genti perchè l'uomo affronta tutto per acquistare tesori.

Vera-croce, col suo castello di Sant-Giovanni d'Ulloa reputato inespugnabile, città fortissima, è il baluardo del Messico dalla parte dell'Oceano Atlantico. — Questa città conta adesso da 12 a 15 mila abitanti, i quali si affrettano a far fortuna; e veramente fan presto, quando possori resistere agli effetti micidialissimi del clima, ed alla febbre gialla.

Guanaxuato (fra tramontana e ponente di Messico), è il centro dello scavo delle miniere. Se ne contano venti principali nel suo territorio, e le più considerevoli sono nei suburbii, della città, fra le quali una, la *Valenciana*, è delle più celebri del Messico. La città si distende irregolarmente sui fianchi di due monti scoscesi, lo che non ha impedito di farvi due belle piazze e magnifiche chiese, che splendevano di ricchezze, ma hanno subito la sorte comune. Le case di Guanaxuato sono graziose e ben fabbricate: il teatro è più bello assai di quello di Messico. Si pubblicano in Guanaxuato due giornali, uno dei quali appartiene alla Compagnia Anglo-Messicana, che ha stabilito in questa città la sede delle sue operazioni minerali. — La popolazione di Guanaxuato ha molto variato: fu, dicono, di 90,000 abitanti, ma pei saccheggi che dovette soffrire nella guerra dell'indipendenza, e l'abbandono delle miniere, scese a 20 mila; presentemente stimasi di 50 mila.

Queretaro (a tramontana di Messico), è il Manchester del Messico, vale a dire una città mercantile ed artiera: vi si fabbrica gran parte dei panni comuni adoperati dall'uso delle condizioni medie e dal volgo, in tutto il Messico. La città è perfettamente fabbricata, come quasi tutte quelle del paese, e v'è molta operosità: pochi pubblici edifizii meritano attenzione, tranne un magnifico acquidotto, opera degna dei Romani. — La popolazione di Querataro è di 45 mila abitanti, dei quali 30 mila operai.

Guadalaxara (fra tramontana e levante di Messico), è una

grande e bella città con superbe piazze, belli edifizii, università di studi, zecca, collegio e cattedrale di bizzarra architettura: i contorni sono piacevoli; i passeggi che attorniano la città, coperti d'ombre e ornati di fontane zampillanti, non contribuiscono poco ad abbelirla: vi si vede un acquidotto lungo 14 miglia. — A Guadalaxara si pubblicano quattro giornali. — La popolazione fu valutata da Humboldt a non più di 20 mila abitanti; ma nello stato presente supera 30 mila.

Oaxaca (tra mezzogiorno e levante di Messico), in iudiano *Huaxyacac*, è città di 30 mila abitanti, ed una di quelle in tutto il Messico il cui soggiorno è reso più grato dalla giovialità della società. La città, di vaga architettura, è fabbricata di pietre verdi, che le danno un leggiadro aspetto. Le campagne che la circondano sono magnifiche, e il clima dei più temperati a cagione dell'abbondanza delle pioggie che vi cadono, dal mese di maggio fino a quello d'ottobre.

Zacatecas (a settentrione di Messico), è il centro degli scavi minerali più importanti dopo quelli di Guanaxuato. Città cupa, e, per eccezione, mal fabbricata; le sue strade sono sudice e strette; ma ha una zecca famosa per la perfezione dei lavori del suo conio. Stimasi la sua popolazione 25 o 30 mila abitanti: ed il villaggio della *Veta-Grande*, sobborgo, di Zacatecas ne ha 6 mila.

Chihuahua (a tramontana di Messico), è una grande e bella città, con una delle più belle chiese del Messico, un magnifico palazzo del governo, un'immensa piazza circondata di portici, vaghi passeggi, ricche miniere, e delizioso paese. — Novera un 30 mila abitanti.

Valladolid (fra tramontana e ponente di Messico), situata in un clima delizioso, è una città assai graziosa. Le sue belle cam-

niere d'argento. Il suo territorio è ancora quasi interamente popolato di selvaggi, e non contiene in tutto più di 30 mila abitanti; 12 mila dei quali appartengono alla città.

Oltre le quali città di sopra nominate, che sono le secondarie, il Messico ne ha una infinità, la cui popolazione passa i 10 mila abitanti; fra le quali nominerò: Campeggio e Mèrida nella penisola di Yucatan; San-Geda-de-Batopilas, San-Juan-del Rio, Saltillo e Santa-Rosa-dè-Cosiquirachi nella provincia di Durango; les Almos, Villa-Fuentes, Culiacàn e Rosario in quella della Sonora; Cholula in quella della Puebla, ecc. ecc. ecc.

Sono parimente sul rialto del Messico numerosissimi villaggi popolati da 5, 6 e fin 10 mila abitanti, come quelli del Belgio.

LEZIONE XXXIII.

AMERICA CENTRALE.

GUATIMALA.

L'antica *presidenza* di Guatimala faceva parte del *vicereame* del Messico: aggregata alla *confederazione messicana* nel 1822, se ne divise nel 1823 dopo la caduta d'Iturbido, e si eresse, addì 22 novembre 1824, in *repubblica federale* col titolo di *Repubblica dell'America Centrale*. Cinque stati composero la nuova repubblica: Guatimala, Honduras, San-Salvador, Nicaragua e Costa-Rica.

Guatimala, metropoli dello stato, più capace e possente, divenne sede del governo centrale, e del *congresso* incaricato di discutere gl'interessi generali del paese. La più perfetta concordia regnò fra il governo e i privati; tutti gareggiarono di generosità, sacrificando i loro privati interessi agl'interessi comuni, e la nuova repubblica ordinossi sotto i più fausti auspici. Ma l'ambizione produsse tosto turbolenze e disordini: i nobili, e con essi i preti ed i frati, dolsersi dei loro privilegi perduti, e chiesero la *centralizzazione* della repubblica per riconquistarli, almeno in parte; ma i plebei sostennero vigorosamente la massima della *federazione*, per conservare la parte, che oramai avevano nei pubblici affari: e la discordia delle parti si convertì, dal 1826 al 1829, in sanguinosa e spesso atroce guerra civile.

Vinsero i *federali* e l'autorità consolidossi infine sotto il governo d'un capo solo pien di valore, ma mancante del coraggio civile cotanto necessario agli uomini, che vivono in mezzo alle rivoluzioni e pretendono dirigerle. Morazan, nato di padre Córso nella provincia di Honduras, era stato per qualche tempo segretario del municipio di Teguecgalpo. Intraprendente, attivo e fervido come tutti gli uomini del paese dei suoi maggiori, osò mirare all'autorità, e pensò con un poco di saviezza e di costanza di poter conservarla. Fattisi numerosi fautori nell'esercito e negli uomini delle condizioni medie, e circondatosi di alcuni intelligenti ed esperti stranieri, cercò specialmente di seguire i consigli d'un uffiziale francese, il colonnello Ravul, capo del suo stato maggiore. Nel 1829, dopo una gran vittoria ottenuta contro i *centralisti*, trasse a Guatimala, e s'impadronì senza resistenza del generale comando della repubblica.

Divenuto presidente, Morazan fu costretto, per conservarsi in autorità, ad accostarsi alla parte che dicevasi liberale, e ad usare tutto il suo tempo a combattere i suoi nemici o a schivare le loro intraprese. Occupato dal bisogno d'invigilar senza posa ai suoi personali interessi, trascurò gl'interessi più cari del paese, e la parte nobile potè a ragione rimproverargli d'aver lasciato

in abbandono le strade ed i canali, di non aver cercato d'augumentare l'industria, aprir nuove vie al commercio, spandere i benefizii dell'istruzione, e fortificare la repubblica d'istituzioni civili e sociali, che sole possono assicurare la prosperità d'uno stato.

Nel 1837, il *cholera* fece grandi stragi tra la popolazione indiana di Guatimala; il popolo esacerbato non sapea a chi attribuire i mali che soffriva, e l'animo suo incerto e perplesso lo faceva inclinare da ogni parte; nè mancarono brigatori, che alimentassero infamemente e accrescessero con celati maneggi l'universale scontento. Un giovine meticcio, di nome Raffaele Carrera, nato in bassissima condizione, tamburino nelle schiere federali, poi guardiano di porci, ma uomo di braccio e di vigore, aveva a sè rivolti gli sguardi dei nemici del governo. Incitato segretamente da essi, ed animato dalla sua propria ambizione e dal disfavore che s'era procurata l'autorità, giunse a formare una piccola banda, che infestava co' suoi ladroneggi i contorni di Guatimala. Il suo coraggio a tutta prova, solo mezzo che avesse di destarne nel popolo, accrebbe la sua truppa di tutti gli scontenti. I nemici di Morazan allora secondaronlo più palesemente, dierongli consigli, ed ei prese il titolo di *protettore della religione e dei diritti del popolo!*

Coloro che tenevano il governo, avevan distrutto i conventi, dispersi i frati e confiscati i beni; ma colui che l'ambiva, protesse il clero, e, mercè della sua influenza, acquistò numerosi aderenti nella parte detta *servile*, composta di tutta la nobiltà e dei più ricchi possidenti. Carrera battè più volte le milizie federali; la sua importanza crebbe e dilatossi rapidamente; nelle file dei suoi nemici entrò la discordia, ed ognuno di essi volle regolarsi da sè ad anche imporre agli altri la sua volontà: così Morazan, abbandonato da tutti, fu costretto a renunziare al comando per lasciarlo nelle mani del suo felice avversario, dell'età appena di 23 anni.

I nobili, fra' quali gli Aycinena, i Batres, i Pavon, ecc. ecc. temendo di svelarsi prima d'aver la certezza del successo, non

avevan voluto servirsi del giovine meticcio che per opporlo a Morazan; ma Carrera non contentossi d'esser loro istrumento. S'ei non prese il titolo di presidente o di governatore, si attribuì però il generale comando delle forze dello stato di Guatimala, e fece curvare sotto il giogo della sua ferrea volontà tutti coloro che pretesero governare in suo nome.

Se l'educazione e la pratica degli uomini e delle cose avessero coltivato il suo spirito, e fattagli comprendere la dignità del comando ed i veri bisogni d'uno stato; se gli avesser fatto pregiare le istituzioni atte a rendere un popolo potente e felice, Carrera sarebbe stato un uomo non comune: d'altronde lo è per l'intrepido suo coraggio, e per l'alto grado che giunse ad ottenere; perchè non è certo volgare uomo colui, che di guardiano di porci si fa capo dei suoi cittadini: per quanto bassa sia la condizione d'un popolo nel cammino sociale, l'uomo surto per governarlo ha bisogno di somma costanza e di fiero vigore; del resto, avrà ed ha sempre il merito d'aver saputo ispirar fiducia alla moltitudine, che gli ha commessi i suoi destini. Sia o no tirannico il suo governo, Carrera è uomo distinto: nol paragonerò ai suoi competitori; ma tuttavia, se si dimandasse la mia opinione intorno alla differenza che può passare tra lui e Morazan, direi, che mancano a Morazan la destrezza di Carrera, ed a Carrera l'esperienza e l'educazione, per poco accurata che sia, di Morazan: ad ambedue poi manca l'alto studio delle cognizioni, richieste, anzi indispensabili agli uomini di stato, e il soggiorno di alcuni anni in Europa, nei quali molto avrebbero veduto ed appreso nel consorzio degli uomini politici dell'età nostra.

È molto difficile indicare la somma numerica della popolazione dell'America Centrale, non essendovi nè registri di nascite e di morti, nè censo; nulla, in breve, che possa aiutare a verificarla. Non si può dunque fissarla che per approssimazione, e generalmente è stimata 2 milioni e mezzo, distribuiti nel modo seguente:

Un milione e da cinquecento in seicento mila *Indiani;*

Da cinque a seicento mila *Meticci* e *Mulatti*,

Da tre a quattrocento mila *Bianchi*.

Il commercio d'*importazione* consiste principalmente in mercanzie inglesi, come lanifici, minutaglie, bambolerie, e in ispecie cotoni lavorati, che gl'Inglesi introducono dalla loro colonia di Balize pel valore di molti milioni. Cinque o sei navi francesi di Bordeaux e d'Havre vi portano annualmente per circa 2 milioni di mercanzie, come vini, seterie, lanifici, vetrami, oggetti d'industria parigina, mode, ecc. Gli Americani settentrionali somministrano mobili, farine, tele, cordami e gran copia di *calicotti* comuni, chiamati *tucuyos*, che fanno gran concorrenza ai *calicotti* inglesi.

Le mercanzie d'esportazione sono primieramente indaco e cocciniglia, e secondariamente zucchero, vainiglia, caccao, tabacco, caffè, riso, legni da tinte e da ebanista, alquanto cotone, gomme, balsamo detto del Perù, ecc. pel totale valore di 6 a 8 milioni di franchi al più.

Si comincia ad attendere in Guatimala all'educazione dei filugelli, e il conte di Maillè ha stabilito presso a San-Salvador una bigattiera, che in Europa varrebbe più di 1 milione di franchi. Nel guatimalese il gelso cresce senza cultura, i filugelli nascono e filano seta continuamente, sicchè è agevole far cinque o sei allevature per anno.

Il commercio è molto scemato dopo l'origine delle discordie civili; ma potrebbe diventar floridissimo, se la pace e la pubblica tranquillità richiamassero in quelle ricche contrade la popolazione bianca, che vi porterebbe l'industria e vi tornerebbe in onore l'agricoltura vera ricchezza delle nazioni. Due cause specialmente posson condurre questa felice rivoluzione commerciale.

1.° L'esecuzione tanto bramata del canale di congiunzione dei due mari;

2.° E la prodigiosa fecondità del suolo, che produrrebbe generi

che ora vengon di fuori, e faciliterebbe così i cambi. Ma al presente quella terra cotanto fertile, data in preda all'indolenza ed all'ignavia giustifica appieno le severe parole che pronunziò, non ha guari il vice presidente della repubblica, don Josè del Valle: « Tutto « è ricco, tutto è magnifico, quando si volge lo sguardo sui « nostri paesi; tutto è povero e miserabile, in vece, nella no« stra contrada, quando si esamina lo stato delle nostre arti e « della nostra industria ».

Chiudo la mia lezione su Guatimala, con alcuni ragguagli intorno alla situazione degl'Inglesi in quella parte del continente americano. Il blocco delle spiaggie della Repubblica Centrale, fatto dalle forze Britanniche governate dall'ammiraglio Adams, concilierà loro interesse. È evidente che la richiesta fatta dal console inglese d'una compensazione per vessazioni commesse contro i soggetti della Gran Brettagna, non ha servito ad altro che a velare un pensiero ostile, e che il possedimento di Balize è la causa principale di quell'apparecchio di forze; l'America Centrale mirando a ragione con occhio inquieto i rapidi progressi fatti ogni giorno dai suoi vicini, per li quali tutti i modi d'ingrandimento son buoni. Non contenti di avere ritenuto il territorio di Balize, che non fu loro concesso dal re di Spagna se non per tagliarvi il legno di *acaju* per trent'anni, e sotto colore di sanare il paese diboscandolo, gl'Inglesi vogliono eziandio appropriarsi le due antiche provincie di Matagalpa e di Choutalès, le quali veramente non sono mai state sottomesse dagli Spagnuoli, ma appartengono geograficamente agli stati di Nicaragua e di Honduras.

Per giungere a cotal fine, conservando un'apparenza di legagalità, hanno immaginato un re del paese abitato dagl'Indiani chiamati *Mosquitos*, e dato quel titolo al capo d'una delle mille tribù che lo popolano. Dopo averlo sedotto col dono d'alcuni oggetti artificiati e inebriato di rhum e d'acquavite, l'hanno indotto a mettersi sotto la loro protezione, e a fare un testamento

a loro favore, col quale cede e lascia alla regina Vittoria tutto il paese di cui pretendonlo possessore.

Gli stati d'Honduras e di Nicaragua, e il governo centrale medesimo sotto la presidenza del capitano Morazan, protestarono contro tale usurpazione, alla quale credono poter dar fine *quando una potenza europea ne faccia la domanda al governo della Gran Brettagna.*

Ma il governo della Gran Brettagna ha trovato un modo facile d'impedire ogni domanda di tale natura, facendo sorgere o mancare, a grado dei suoi interessi, le rivoluzioni nell'America Centrale. Gli Stati Uniti ne hanno troppo fedelmente seguito l'esempio, e i popoli spagnuoli d'America, zimbello ai due brigatori, non voglion comprendere, che la sola unione può lor permettere di conservare l'indipendenza.

Devo pur notare la politica doppia dell'Inghilterra. Ella ha pensato di poter accreditar consoli presso quella repubblica e far trattati di commercio con lei; ma quando è stata chiamata a sgombrare Balize, ha risposto che avea un trattato colla Spagna, che la repubblica non era stata da quella potenza riconosciuta, e che dovea dirigersi alla corte di Madrid.

Gli scrittori, i viaggiatori e i geografi della Gran Brettagna hanno un modo di fare, che non è inutile conoscere. Snaturano sempre il nome d'un paese, e, tutte le volte che possono, danno un nome inglese ad un luogo che spesso ne ha già due: il nome primitivo di quel popolo, e il nome imposto dalla nazione che l'ha scoperto. I loro geografi han pur l'abitudine di allargar sulle carte, per mezzo di segni colorati, il territorio appartenente alla Gran Brettagna. Così il territorio loro concesso sul lido di Honduras non altro conteneva che il sito dei magazzini e delle case d'abitazione, e tutte le carte inglesi gli danno presentemente, un'estensione di più di sedici milioni d'ettari. Poi i geografi delle altre nazioni copiano servilmente, e il territorio dilatasi a grado degli usurpatori.

Uno scozzese chiamato Wallace, cacciatore di buoi selvatici,

cercò un ricovero sui bassi scogli e su le rupi che rendono scabri i lidi dell'Yucatan, e stanziovvisi per dar la caccia ai galeoni spagnuoli destinati a portare in Europa il prodotto delle miniere del Messico e del Perù, e per speculare sui legni da tinta o da ebanista, che crescono nel golfo di Honduras o nella baia di Campeggio. Verso la metà del secolo XVII i pirati eran riusciti a fissar quivi una forte stazione, da cui gli Spagnuoli tentarono nel 1659 e nel 1678 discacciarli; ma protetti dall'Inghilterra, que' pirati si resero signori di Campeche e della penisola d'Yucatan, che però furon presto costretti abbandonare nel 1680.

Verso quel tempo il celebre dottor Gibbons potè, dopo molti vani tentativi, far costruire una scrivania con pezzi di legno duro e pesante, che il fratello suo aveva portati dal golfo d'Honduras in Inghilterra per zavora sopra un bastimento che comandava. Il bel colore del legno, e la ricca varietà delle sue macchie eccitarono ammirazione, e l'uso del mogano presto fecesi generale. Copiose richieste indussero i venturieri inglesi a ricominciare le loro corse dentro il paese, e poterono stendere illimitatamente il cerchio della loro speculazione. Finalmente la corte di Spagna risolvè nel 1784, di patteggiare con essi, concedendo loro la facoltà di tagliare il legno in un determinato confine, ma senza dare il diritto di formarvi fissi stabilimenti.

Ecco il titolo sul quale l'Inghilterra fonda i suoi diritti, ecco la origine del suo stabilimento d'Honduras, situato nella provincia di Yucatan tra i paralleli 17 e 19 di latitudine settentrionale, e 90° 30' e 92° 30' di longitudine a ponente del meridiano di Parigi. — Balize n'è il luogo principale.

I lidi di Honduras (1) son contornati da una corona di scogli a fior d'acqua, e sparsi d'isolotti e di secche, che ne rendono lo avvicinamento pericoloso; ma sonvi piloti incaricati di guidare le navi per attraversare un passo assai dif-

(1) Da *hondo*, profondo. Colombo scoperse questa terra nel 1502, e le diede quel nome a cagione della profondità del mare presso le rive.

ficile, il solo per cui s'arrivi a Balize. Questa città, assisa sopra un masso sabbioso, è composta di molte file di case bianche, assai pittorescamente raccolte in folte verzure; le sue larghe strade s'intersecano a angoli retti, e la sua perfetta regolarità rivela l'imitazione dell'architettura spagnuola; le case hanno un sol piano, e son costruite di legno coperto d'un intonaco di calcina. Tre soli edifizi meritano d'esser notati: il palazzo del Governatore, una vasta caserma, e la cattedrale. La città è situata alla foce della Balize, alla quale dà nome; il fiume la divide in due parti quasi uguali, che comunicano insieme con un ponte di legno. I suoi contorni, quasi sempre sommersi, non si sono potuti ancor coltivare. L'acqua di fonte non è bevibile, e quella piovana si raccoglie in cisterne per servire a tutti gli usi domestici. La stagione delle pioggie dura quattro o cinque mesi, epperò umido ne è il clima e la temperatura variabilissima.

Balize ha 8 o 9 mila abitanti; due mila circa de'quali sono Europei, gli altri compresi i soldati del presidio sono di razza nera; e' vengono dalla Giamaica, o son levati sulla costa africana. Quali modi gl'Inglesi, zelanti fautori del dritto di visita, savi e dotti filantropi, tanto bramosi d'abolire la schiavitù nei paesi che producono lo zucchero, per assicurarne il monopolio al loro immenso impero dell'Indie, quali modi, diceva, hanno usato per togliere i neri dalla loro patria? Quelli adoperati dai *negrieri* spagnuoli o portoghesi, ed un altro ancora ch'è stato loro molto più utile: correr dietro ai *negrieri*, e trovar così i carichi belli e fatti. Essi distribuiscono e classano le persone secondo le loro qualità fisiche, come farebbero i possessori di schiavi: descrivono alcuni col nome d'*ingaggiati*, e gli adoperano alla cultura della terra; fanno di quelli che *hanno alta statura e bella presenza*, soldati che appellano gravemente *gentiluomini della regina* (Queen's gentlemen), gli alimentano, li vestono, e danno loro le bastonate come ai soldati bianchi. Ma quand'è sul punto di finire il termine di 7 anni fissato al loro soldo, la recidiva in un fallo raddoppia il termine, e

li ritiene per altri sette anni agli stipendi dell'Inghilterra!

Il commercio di Balize è molto più considerabile che la sua popolazione non farebbe supporre. Oltre le estrazioni de' legni da tintura e d'acajù, il cui valore ascende a più di 15 milioni di franchi, vi si fa un commercio di contrabbando, che ha perduto la sua importanza dopo l'emancipazione dell'America, ma che può ancor valutarsi 200 milioni di franchi. La posizione privilegiata di Balize, nel centro del mercato del Messico e di Terra Ferma, l'ha resa il deposito dei prodotti delle fabbriche inglesi; quelle merci son quindi introdotte dai confini terrestri, tanto difficili a invigilare, o gettate sui lidi all'intorno con numerose golette. — Ora s'intenderà meglio l'interesse, che l'Inghilterra prende alla conservazione di quella colonia.

LEZIONE XXXIV.

CONTINUAZIONE E FINE DELLA GEOGRAFIA COMMERCIALE DEL MESSICO

ACAPULCO, TAMPICO E VERA-CRUZ.

Pesi, monete e misure in uso nel Messico e nell' America Centrale.

Il porto d'Acapulco è de'migliori del Nuovo Mondo, così per l'estensione come per la profondità e la sicurezza che offre alle navi; perchè i più grandi vascelli vi possano gettar l'àncora, di costa alla rupe di granito che da tutte le parti cigne questo vasto bacino, esteso più di 12 kil. dentro terra, avendone 4 circa di larghezza.

Sendo l'unico porto della lunga riviera Messicana sul Grande

Oceano, Acapulco fu l'emporio di un considerevole commercio con Manilla, capitale delle isole Filippine, quando la corona di Spagna pacificamente possedeva le immense e ricche regioni del continente americano. Tutti gli anni, nel mese di febbraio o in quello di marzo, uno o più *galeoni* (grossissimi navigli di vela quadra, a tre alberi) scioglievano le vele dal porto di Acapulco per Manilla, carichi de' ricchi prodotti del Messico, e specialmente d'oro e d'argento monetato, in tutto pel valore di circa 3 milioni di franchi; e nell'ottobre o nel novembre successivo quelle navi tornavano da Manilla ad Acapulco, gravi delle merci naturali e manifatturate europee, indiane, cinesi, e delle grandi isole dell'Oceania (mussoline, indiane, calicot, seterie, gioie e lavori d'oro e d'argento, aromi, spezierie, ecc. ecc.), pel complessivo valore di altrettanta somma. Ma dopo la cacciata degli Spagnuoli dal Messico, sendo stato abolito il monopolio commerciale prima in vigore negli immensi possessi della corona di Spagna in America, Acapulco non vide giungere più i *galeoni* famosi, ed il commercio disertò pressochè totalmente il suo porto per prendere altre direzioni, quelle, per esempio, di San Blas, di Mazatlan, di Guaymas, ecc. ecc. — Quanto le navi stanno sicure nello interno del porto d'Acapulco, altrettanto corrono pericolo nel suo doppio ingresso; specialmente nei mesi di luglio e d'agosto, epoca de' terribili uragani del sud-ovest, ed anche in tutta la stagione invernale, atteso il continuo impetuoso soffiare de' venti noti quivi sotto il nome di *papayos;* per cui le navi, che praticano la costa messicana del Grande Oceano frequente si perdono.

Ciò che rende doppio lo ingresso del porto d'Acapulco, è un'isoletta sassosa, surgente nel mezzo della bocca, chiamata l'*isola della Rocchetta*, oppure *isola del Grifone*. Le montagne del continente, e le alte rupi di quella piccola isola chiudono quasi ermeticamente il bacino; il quale non un porto sembra, a mirarlo dallo interno, ma un lago piuttosto di alpina regione. Da nessun sito del porto si vede il mare esterno.

Tutti gli aspetti de' dintorni d'Acapulco, son cupi, severi, spiranti melanconia profonda; il caldo vi si prova eccessivo, sendo il luogo chiuso come una stufa: d'altronde la distanza dall'equatore è di soli 16 gradi! La insalubrità dell'aria è spaventevole. — Il bacino d'Acapulco nacque probabilmente da qualche gran terremoto, ed i terremoti son comuni ancora in questi lidi. Molti fra i monti circostanti sono vulcanici, e l'isola di cui poc'anzi accennammo è tutta composta di lava e di basalte.

Dallo ingresso del porto non scorgesi nè la città, nè il sito dell'ancoraggio che le sta presso; per veder que' luoghi bisogna internarsi molto nel bacino. Giunti in un certo punto, tutt'ad un tratto scorgonsi i tristi avanzi d'una città, celebre ne' fasti del commercio.

Io dico, che quando Acapulco fu lo emporio de' tesori dell'India e del Messico, vide appresso a poco circolare tante ricchezze quante in altri tempi ne videro Genova e Venezia: eppure quella opulenza non ha lasciato vestigio nella città messicana! Acapulco non è che un meschino villaggio, mentre le regine dell'Adriatico e del mar Ligustico attestano, coi loro cento palagi degni di re, e coi magnifici loro sacri edifizi, la passata grandezza. Pochi anni d'interruzione nei periodici viaggi de' *galeoni* famosi, bastarono a produrre quella rapida decadenza: tanto è vero, che il commercio, quando s'allontana da un porto o da una città, puramente trafficante, la lascia in uno stato precario, incerto e soggetta a subitanee vicissitudini. — Nella massima sua prosperità, Acapulco contò 4, o 5 mila abitanti, e quella cifra saliva fino a 12 mila nel tempo dell'arrivo dei *galeoni*: ma tutta quella gente dove albergava? È difficile concepirlo, perchè il numero delle case non eccede in Acapulco 50 o 60! È vero però, che potevano essere circondate da capanne o da baracche di frasche, come del resto è attestato dai vecchi viaggiatori. — Un solo edifizio pubblico ebbe la opulentissima Acapulco, la chiesa; ma questa chiesa è così meschina e rozza, che farebbe torto al nostro più povero villaggio!

Per ispiegare questo enigma bisogna pensare, che nel tempo della sua prosperità Acapulco fu meno una città che una *fiera*, alla quale i mercatanti di tutto il Messico concorrevano nel mese dell'arrivo od in quello della partenza dei *galeoni* summentovati.

Acapulco è caduta ignobilmente: la libertà e l'indipendenza nazionale, che han vivificato tutto il paese, furon la cagione della rovina di questa città! Oggi la sua popolazione è ridotta a 15 o 20 famiglie di *creoli*, a 50 o 60 famiglie di sangue manillese, a qualche negro ed a qualche indigeno americano (*pelle rossa*); in tutto, forse 1000 anime! Le case cadono in rovina; ed il castello stesso di San Carlos, vasto, e per situazione fortissimo, surgente sopra una penisola allo ingresso del porto, è mezzo diroccato: dentro alle sue mura sono i magazzini delle mercanzie e le carceri; sopra i suoi bastioni stanno in batteria 30 cannoni, ma se quelle artiglierie fossero scaricate tutte in una volta, non è dubbio che produrrebbero la totale rovina del fortilizio.

Il clima d'Acapulco è veramente terribile, e de'più malsani del mondo: cielo di bronzo, caldi soffocanti, paludi infette ed esalanti pestiferi miasmi, assenza assoluta di vento; la circolazione dell'aria sendo impedita dalle montagne, che cingono il porto come farebbe un'alta muraglia: sicchè riesce difficilissimo comprendere l'esistenza d'una città, in un luogo d'aria così irrespirabile. Nel 1784, il governo spagnuolo tentò rimediare a questo inconveniente estremamente grave, con un taglio che fece eseguire nella montagna dalla parte dell'Oceano, pensando, che la brezza marina che penetrerebbe per quello spiraglio dentro il porto, ne rinfrescherebbe notevolmente l'ambiente e meno malsano renderebbe il soggiorno nella città. Vani sforzi! Acapulco rimase caldo come un forno, ed insalubre come cento maremme. È impossibile abitarvi tutto l'anno: giunta appena la stagione delle piogge, bisogna fuggir sui monti dello interno del continente, per evitare terribili malattie, e la morte, che segue quasi sempre dappresso lo sviluppo delle febbri perniciose più violenti.

Del resto, nello identico caso degli infelici acapulchesi trovansi appresso a poco le genti di tutto il littorale del Messico bagnato dal grande Oceano, dal golfo di California infino a Guatimala. Nella mortifera stagione delle piogge non restano in Acapulco che alcuni impiegati del governo, una compagnia di soldati ma senza uffiziali, e pochi miserabili, che non sanno che fare della vita.

E nulla esiste quivi atto a temprar l' orrore di questo quadro: la campagna, eccettuati alcuni alberi adombranti le case, è colpita d' assoluta sterilità: non ha ruscelli, non ha prati, non ha fiori, non ha rezzi; per tutto è nuda, polverosa, calcinata, trista, lugubre, piena di vestigie delle convulsioni della natura cagionate dal fuoco centrale del pianeta: lave sulle alture, scorie ed altri frammenti di sassi vulcanici ne' burroni! Il grido sinistro dell'uccello delle procelle, ed il fragor misurato dell'onda dell' Oceano, che flagella i neri scogli combusti della marina, interrompono soli il silenzio profondo di queste solitudini.

Anche il mare è deserto: raramente una vela biancheggia all' orizzonte, ed il porto stesso (un porto che potrebbe contenere 500 vascelli!) allora è ricco di navi, quando vi sorgono sulle ancore un paio di bastimenti mercantili, od una nave baleniera stanca delle terribili lotte co' giganti dell' Oceano!

Lo esile commercio a cui Acapulco è ridotto, consiste quasi esclusivamente nella *importazione* di qualche centinaio di pezze di cotonina di tutte specie e di sete leggiere, di alquante mercerie e chincaglierie ordinarie, di qualche grossolano articolo di moda, e di un poco di profumeria. Il traffico di *esportazione* è pressochè nulla. — Ma quel commercio potrebbe animarsi e molto allargarsi, mercè lo stabilimento di un servizio regolare di piroscafi fra la California, il mar Vermiglio, Acapulco, Guayaquil e Callao, (porto di Lima) nel Perù.

Qual sarà la sorte d' Acapulco? Può ella sperare di risorgere un giorno e prosperare? Lo credo.

Ad onta del suo clima letale, questa città farà immensi progressi in richezza ed in popolazione, quando, col tempo il

commercio dell'Asia e del Nuovo Mondo sarà solidamente e durevolmente stabilito. La posizione d'Acapulco nel centro della costa occidentale dell'America permette a questa città di fare il più vasto *cabotaggio* del globo; il suo porto ampio e sicuro non ha chi lo paragoni su tutto il littorale americano bagnato dal Grande Oceano fuorchè quello di Coquimbo, nel remoto Chilì; la sua vicinanza alla gran città di Messico (n'è distante 290 kil. circa; breve tratto, relativamente alla immensità delle contrade americane); tutto fa presagire, che Acapulco diverrà un giorno il grande emporio marittimo del commercio dell'India, della Cina, delle Filippine, dell'Australia e delle isole del mare del Sud con l'America. La quale metamorfosi compirassi, quando una strada ruotabile, comoda e sicura, attraverserà tutta la regione messicana da un mare all'altro, e grandemente faciliterà il trasporto delle merci europee dalla Vera-Cruz ad Acapulco, passando per Messico. Un tronco di questa strada, dalla Vera-Cruz a Messico è fatto; ed è compito un'altro tratto di essa al di là di Messico, nella direzione d'Acapulco; per lo che non mancano, ad ultimare la grande opera, che circa 270 kil. di strada. Ma primamente bisogna, che il sistema doganale della repubblica Messicana sia radicalmente riformato, perchè le mercanzie possano con libertà transitare dalla Vera-Cruz ad Acapulco e viceversa; e sopra ogni altra cosa è necessario, che un governo illuminato, capace d'apprezzare e sviluppare questi grandi concetti, forte, ordinato, ponga un termine alla lunga e sanguinosa anarchia, che da più di 30 anni con scandalo grande dell'umanità ed incalcolabil danno del commercio, desola le belle e ricche contrade messicane (1).

Nel porto della Vera-Cruz, gli articoli d'*importazione* consistono

(1) Alessandro di Humboldt e Basilio Hall, fissarono precisamente la posizione geografica d'Acapulco: longit. occidentale dal merid. di Parigi, gr. 102 15' 47", lat. settentrionale, gr. 16 50' 29".

specialmente in vini, spiriti, liquori e olio, che formano la parte più voluminosa dei carichi, mentre che le stoffe ed i panni fini, i tessuti di cotone, le seterie, i broccati, le stoffe d'oro e d'argento, i galloni, i merletti, le tele fine, i cappelli, la profumeria, la *bigiotteria*, le spezierie, la *chincaglieria*, ecc., ne formano la parte più ricca.

Quanto alle *esportazioni*, compongonsi, come abbiamo accennato di sopra, d'oro e argento in verghe o monete, cocciniglia, pelli, vainiglia, legno di campeggio e qualche altro oggetto poco importante, che fornisce il Messico.

Tale è la natura delle relazioni che esistono fra l'Europa e il Messico, per la via della Vera-Cruz, che questo porto è tutt'oggi il grande emporio del loro vicendevole commercio, e dove i *paquebots* dell'Inghilterra arrivano, per caricare l'oro e l'argento, metalli che formano il principal cambio dei prodotti delle manifatture inglesi, e altri oggetti.

Tampico di Tamaulipas, è pure una notevole città e porto del Messico, sull'oceano Atlantico (Golfo del Messico), distante 58 leghe da Louis di Potosi e 105 dalla Vera-Cruz. Questo porto fu aperto al commercio d'Europa nel 1824; prima era affatto chiuso; ma da quell'epoca il traffico vi è accresciuto considerabilmente. Vi approdano più di 300 bastimenti all'anno, specialmente americani; ma quei bastimenti bisogna sieno piuttosto piccoli, perchè possano in tutti i tempi, oltrepassare la sbarra che ostruisce la bocca del fiume che forma il porto. L'Inghilterra tiene il secondo ordine per la quantità di bastimenti di commercio, ai quali bisogna aggiungere i *paquebots* regolari, che vi si recano per *esportare* l'argento, proveniente dalle *conducta* o convogli dell'interno.

La Francia non viene che in terza linea: e dei 4,791,000 fr.: che nel 1832 formarono il valore delle *importazioni* nel porto di Tampico, non ne ebbe di sua parte che 472,500. Gli Stati Uniti avevano la più forte somma, che si elevò a fr. 1,63,500;

3,063,500 franchi; l'Inghilterra vi figurava per 621,400 franchi; ma il contrabbando, deve aggiungere ad un valore doppio di queste cifre. I principali articoli d'*importazione* sono stoffe di cotone bianche e stampate, seterie, drappi o pannilani fini e leggieri, seta da cucire, *chincaglierie*, vini e acquavite, articoli di mode di Parigi, ecc. ecc.

Le *esportazioni* da Tampico ascesero nel 1832 al valsente di 13,239,100 franchi; l'Inghilterra vi figurava per 8,843,800 fr. gli Stati Uniti, per 4,020,400 fr.; e la Francia per 378m. fr. — Le *esportazioni*, consistono principalmente in oro e argento in verghe o monetato.

I conti si tengono nel Messico, come in tutta l'America anticamente spagnuola, in *pesos* o piastre di 8 *reali*, le quali dividonsi in quarti chiamati *pesados*, in reali e in *medios*, e qualchevolta in 34 *maravedis* di moneta messicana.

Secondo i regolamenti del 1772, un *marco* di Castiglia di 21 *carato* e 1/2, deve formare 8 dobloni e 1/2 di 8 *escudos*, 17 monete di 4 *escudos*, 34 *pistole* o 68 *escudos*.

Un marco d'argento di 10 *dineros* e 1/2, deve fornire 8 *pesos duros* e 1/2 o 17 mezze piastre, e 1 marco d'argento di 9 *dineros* e 3/4, 34 *pesetas* o 68 *reali* di moneta messicana.

Il titolo del danaro si valuta in *dineros*; il marco o altro peso è diviso in 12 *dineros*, e ogni *dinero* in 24 grani.

Il *doblone* deve contenere, secondo i regolamenti, 374 grani inglesi d'oro puro, e valere per conseguenza, 3 lire sterline, 6 scellini e 2 danari, o franchi 83 e 37 centesimi. La piastra deve contenere 374 grani d'argento puro, e valere 4 scellini e 4 1/4 danari sterlini, o franchi 5 e 38 centesimi circa (1).

Il peso del Messico è il *quintale* castigliano.

(1) Secondo il *Mémorial bordelais* del mese di settembre 1835, fu scoperta un'alterazione della Zecca di Guadalaxara. Per il saggio che ne fu fatto rimase constatato, che le piastre coniate col millesimo 1835, sono, termine medio, da 18 a 19 carati al disotto del titolo inglese,

In quanto alla misura dei liquidi, valutasi alla dogana secondo il peso: 12 bottiglie ordinarie di vino son contate per $^3|_4$ d'*arroba;* il barile d'acquavite per 5 *arrobe;* il barile del vino o dell'aceto per 5 *arrobe* e $^1|_2$, con una bonificazione del 10 per $^0|_0$ per la colatura.

E qui poniamo fine a quanto abbiamo creduto utile dire sul Messico e sull'America Centrale, dal punto di vista della geografia in relazione coi traffici e con le industrie di que' bellissimi e ricchi paesi. L'estensione del territorio messicano è sì vasta, che Humboldt fa notare, che tirando una linea sulla carta da Messico a Filadelfia, la distanza è uguale a quella da Messico a Monterey in California. Ma la popolazione, è assai disugualmente distribuita su quell'immensa superficie; assai rara a settentrione, nelle *provincias internas*, ora cadute in potere degli Stati Uniti, accumulasi sul rialto, ove in alcuni punti pareggia quella delle più popolose parti della Fiandra e della Lombardia! La provincia di Guanaxuato è popolata come la Toscana, conta cioè, da 550 a 600 abitanti per lega quadrata; quella di Messico ne ha un po meno; quella della Puebla ne ha 250; ma nelle provincie settentrionali e sul littorale non si noverano più di 70 ed anche 60 soli abitanti per lega quadrata, come in Siberia. La popolazione media, per tutto il Messico, è di 60 anime per lega quadrata. Ho indicato brevemente la divisione territoriale del Messico e dell'America Centrale, ma la natura ne ha segnata un'altra ben altrimenti distinta, quella derivante dalla differenza del clima e dalle altezze del suolo; e quantunque io abbia già fa-

mentre che ordinariamente questa differenza di titolo non è che di circa 6 e 1|2 a 7. Il deterioramento verificato in quella circostanza è di 5 a 7 per 0|0, valore dell'argento. Quel fatto gettò un generale disfavore sulle operazioni in monete col Messico, che formano uno dei principali rami del suo commercio. Senza dubbio quell'alterazione successe ad insaputa del governo messicano; il quale s'affrettò di rimediarvi per ristabilir la confidenza e la buona fede che devono servir di base alle transazioni commerciali; ma rimangono in circolazione non poche di quelle monete.

vellato di questa circostanza, credo bene di riparlarne qui in fondo della presente lezione, però brevissimamente, perchè lo studioso possa formarsi col pensiero il panorama di quella contrada sì straordinaria per la sua geodesica costituzione.

S' immagini un piano di due o trecento leghe d' estensione che si prolunghi sopra alture pari a quelle delle Alpi, tale è la contrada che abbiam fatto conoscere col nome di rialto messicano, o *tierras fras;* il littorale, che si distende tra il mare e le montagne da ambidue i lati, è chiamato con quello di *tierras calientes.* Le differenze sono immaginabili tra queste due contrade sì prossime; clima e produzioni, tutto è diverso. Gli abitanti del rialto temono a discendere sul littorale, e cosa anche più strana, domina antipatia manifesta tra gli abitanti de' due climi; quelli del rialto rimproverano a quei del littorale leggerezza, veemenza, effeminati costumi, indolenza, ecc.; e quei del littorale redarguiscono i vicini degli opposti diffetti.

Il rialto, che gl' Inglesi indicano col nome sì proprio ed espressivo di *Table Land*, gode, come ho già detto, della temperatura dell' Europa meridionale, e in alcuni più eccelsi punti prova tutte le asprezze d' un clima iperboreo. La terra quivi produce incredibile copia di granone, (*maïs*), di grano, di liquore spiritoso ed anche di vino, e la maggior parte delle piante, degli alberi, dei frutti e dei legumi dei nostri climi. La più numerosa popolazione abita sul rialto dell'antico Messico, ove si vedono immense pianure coperte di quasi contigui villaggi; i quali hanno tutti il medesimo aspetto, formati di piccole casette polite e vaghe, circondate di giardini e di verzieri; nel mezzo di quelli si vede sempre una piazza che la domenica, dopo la messa, si cangia in una sorta di mercato, ove i coltivatori vendono le loro derrate, e comprano le cose delle quali mancano. — La popolazione aborigena concentratasi nel vecchio Messico, e massime sul rialto, i villaggi son popolati quasi solo di coltivatori Indiani; la quale razza tiene il luogo, che presso di noi occupano i contadini.

LIBRO SECONDO

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELLE REPUBBLICHE DELL' AMERICA DEL SUD

LEZIONE XXXV.

EMPORII DELL' AMERICA MERIDIONALE SULL' OCEANO PACIFICO.

Per atto del congresso della repubblica della Nuova Granata del dì 27 febbraio 1855, un nuovo Stato, di nome PANAMA', fu formato con le provincie dell'antico dipartimento dell'*Istmo*. Quelle provincie son quattro: *Panamà*, abitata da 55 mila anime: *Azuero*, con 35 mila; *Veraguas*, con 34 mila; *Chiriqui*, con 18 mila. Popolazione dello Stato: 142 mila anime, non compresi 6 mila circa Selvaggi.

I confini occidentali del nuovo Stato di Panamà son quelli stessi che prima separavano la Nuova Granata dallo Stato di Costa Rica (Confederaziône dell'America Centrale); una legge speciale fisserà i limiti tra il nuovo stato ed il rimanente della Repubblica.

Panamà, è situata sulla riva settentrionale del bel golfo del suo nome nell'Oceano Pacifico. La sua popolazione aggiunge ora a 35 mila anime, ed ogni anno aumenta. Questo emporio ha prese omai notevoli proporzioni, specialmente dopo lo stabilimento d'una bella strada ferrata che traversa l'*istmo*, e dopo la proclamazione della indipendenza o per meglio dire della *neutralità* dello Stato panamese.

La rada di Panamà è bella, ma pericolosa, a causa dei venti del nord, che vi soffiano violenti. La costa è sì bassa, che non offre che uno sbarcatoio ove i soli battelli piatti possono approdare. Le grosse navi si fermano alle isole Perico e Flamino lontane più di 2 miglia in alto mare, e tutti i carichi son trasportati nella città su battelli piatti. Il golfo racchiude diverse isole, attraverso le quali la navigazione è assai facile.

Le provincie di Panamà, di Veraguas e di Darien, regioni incolte e senza ricchezza, una volta decorate del titolo di regno di Terra-Ferma, in un'epoca che si sperava molto dalle loro miniere, non hanno mai, Panamà particolarmente, offerto al commercio che perle.

La pesca delle perle si fa in 43 isole del golfo di Panamà, impiegandovi i negri che sono buoni nuotatori: ognuno di essi deve fornire un certo numero d'ostriche; il resto gli appartiene, e le vende al suo padrone per modica somma. Queste perle sono molto belle, e trovansene anche delle ragguardevoli per grossezza e forma. Ma dacchè l'arte è pervenuta a imitarle, e il gusto o la moda si è volto sui diamanti e le altre pietre preziose, l'uso delle perle è molto diminuito in Europa, come pure il commercio. Oggi il Perù le prende quasi tutte.

Ma la celebrità di Panamà è meno dovuta all'utilità di questo ramo di commercio, che al vantaggio, di cui ha lungo tempo goduto sotto il dominio della Spagna, d'essere stata lo emporio di tutte le ricchezze del Perù, le quali giungevano col mezzo d'una flottiglia, e di là eran trasportate a Porto-Belo, situato

sulla costa settentrionale dell'istmo, alla distanza di 16 leghe circa da Panamà; ed in quel porto giungevano i *galeoni* carichi dei più ricchi prodotti d'Europa, in scambio de' quali ricevevano i preziosi metalli del Chilì e del Perù. Quantunque quel commercio sia sparito dopo l'indipendenza delle antiche colonie spagnuole, nulladimeno si fa ancora in Panamà un commercio considerevole sendo il grand' emporio di tutta quella porzione del littorale dell'America del sud. La sua vantaggiosa situazione fra le due Americhe, del sud e del nord, e sull'istmo che le separa, la chiama ad alto destino commerciale, sopratutto allorchè il canale progettato per unire i due Oceani, cioè l'Atlantico ed il Pacifico, o l'Oceano Australe, sarà eseguito, e le merci potranno evitare la navigazione attorno il capo Horn.

I porti vicini a Panamà sui due mari son quelli di Chagrès, di Porto-Belo e di Perico. Ma Panamà è sempre il porto più frequentato dalle navi inglesi e americane, che navigano in que' paraggi. La principale *esportazione* consiste in perle, pel valore di circa 40,000 piastre, e in altri prodotti della Nuova Granata, per più di 300,000 piastre in tutto: e Panamà riceve in cambio i prodotti delle manifatture d'Europa, che si diffondono nello interno del paese.

Guayaquil, città dell'America del sud, nello stato dell'Equatore (*Ecuador*), situata a sette leghe dalla bocca del fiume e del golfo di Gueyaquil, nell'Oceano Pacifico, e 11 leghe dall'isola di Pugna, 61 da Quito e 220 da Bogota (1). Il fiume a Guayaquil è largo una lega, ed è navigabile per lo spazio di 37 leghe nello interno; ciò che facilita molto il commercio. Popolazione, 25,000 abitanti.

Il territorio di Guayaquil produce moltissimo cacao, che si valuta da 40 a 50,000 carichi, del peso di 81 libbra ciascuno;

(1) Latitudine sud, 2°, 11', 21"; longitudine ovest, dal meridiano di Parigi, 82°, 16.

di più offre cotone, tabacco, riso, cera, miele, lana di *ceïbo*, chiamata così da un albero che la produce, ed è molto più fina e più morbida del cotone. Il legno da costruzione è un altro articolo che si trasporta a Callao ed altrove. In seguito viene il sale che non è meno importante.

Il porto di Guayaquil è uno de' più considerevoli del Grande Oceano; vi si fa considerevole commercio con le limitrofe contrade di diversi prodotti agricoli e industriali. Nulladimeno sonvi alcune fabbriche di tessuti di cotone, di tela comune, di cappelli e concie per le pelli.

Le *esportazioni* dallo emporio di Guayaquil principalmente consistono in produzioni del paese, e specialmente in cacao di qualità mediocrissima; bisogna aggiungervi i cappelli di paglia *zipijapa*, lo spaccio de' quali è considerevole, tanto nel Chilì che nel Perù e nella Bolivia, come pure nell'Equatore, e su tutta la costa dell'Oceano Pacifico. Esportansi parimente cuoia preparate, filo di aloe e chinachina. La somma totale delle *esportazioni*, s'eleva annualmente dai 5 a' 6 milioni di franchi.

E le *importazioni* compongonsi in maggior parte di articoli manifatturati d'Europa, come tessuti di cotone uniti e rigati, di lana, panni neri e azzurri, e altre stoffe leggiere adatte al clima, tele di Brettagna dette *platilles*, stoffe di Roano, seterie, taffetà, velluti, nastri larghissimi e d'altre qualità, carta dipinta per tapezzerie, carta da scrivere finissima, vini di Bordò e di Sciampagna, la qualità de' quali dev' essere mediocre, affinchè il prezzo non sia troppo altero; essendo il prezzo corrente del vino di Bordò, circa 6 piastre la cassa. Gli Stati Uniti v'importano molta farina. Il valore delle importazioni, anno medio, è di circa 5 milioni di franchi.

Questo porto è de' più importanti del grande Oceano; serve d'emporio alle mercanzie importate d'Europa, destinate per l'interno dell'Equatore, del Perù, di Guatemala e della nuova Granata. Le diverse mercanzie che si mandano in questo paese vi si trasportano addosso ai muli; devono esser racchiuse in

colli cortissimi e pesanti al più 40 kilogrammi all'incirca, e guarniti di tela incerata per preservarli dalla pioggia: due di questi colli formano il carico d'un mulo. Il trasporto, fino a Quito, non lascia d'avere delle difficoltà che cagionano molte spese.

Il commercio di questa città con Quito, il Perù e lo interno del paese, donde riceve le produzioni, non è meno importante di quello che fa con l'Europa. Riceve baietta, sorta di flanella e *cucuyas*, che si fabbrica a Quito, farine ed altri commestibili, e Guayaquil fornisce, in cambio, le mercanzie per alimentare queste fabbriche.

La navigazione da poco tempo ha preso un gran sviluppo in Guayaquil. I bastimenti inglesi e americani sono quelli specialmente che vi giungono in maggior numero, carichi dei prodotti di manifattura inglese, per un considerevole valore. Prendono in cambio le produzioni del paese, che principalmente consistono in cacao, cotone, zucchero, chinachina, pelli e varij altri articoli, di cui abbiamo dato il dettaglio all'esportazione. Secondo il quadro del movimento della navigazione di questo porto nel 1835, vi era entrato 147 vascelli di differenti nazioni, stazzando 23,286 tonn. fra i quali si trovavano 6 inglesi, 4 americani, 1 francese, 1 danese, 5 chiliani, 6 peruviani, 40 messicani, e il resto d'altre bandiere di diversi stati dell'America del sud o del nord, che si danno al cabotaggio sul littorale dell'Oceano pacifico.

È stato stabilito un servizio di navigazione dall'isola di Pugna che trovasi distante dalla costa a più d'una lega in mare, fino all'ancoraggio del porto; questo diritto è preteso da tutti i bastimenti, ed è di 16 piastre, senza distinzione di tonnellaggio. Tutte le navi son obbligate ad arrestarsi a Pugna per ricevere un impiegato delle dogane, e nello stesso tempo il pilota si reca a bordo.

La maggior parte dei prodotti europei che riceve Guayaquil è destinata al mercato di Quito, ove viene a provvedersi tutta la cordigliera circonvicina.

Per il trasporto da Guayaquil e Quito, le mercanzie devono essere racchiuse in colli di 2 piedi e 3 a 4 pollici di lunghezza, sopra circa 1 piede e 4 pollici di larghezza, e devono pesare 50 kilogrammi al più, ed essere avviluppati in tela incerata: due di questi colli fanno il carico di un mulo, per cui il trasporto, fino a Quito, costa 8 piastre nell'estate, e di più nell' inverno.

Le monete, pesi e misure, sono le stesse che si usa al Messico.

Lima, città dell'America meridionale, capitale del Perù, capoluogo della provincia chiamata Bercado de Lima, nella valle del Rimac, a 2 leghe dalla foce di questo fiume nell' Oceano pacifico, ove trovasi Callao. Lima distà da Quito 30 leghe. Popolazione 70,000 abitanti.

A Lima non piove mai, e tuttavia le vicine campagne forniscono le più belle messi e i più bei frutti del mondo. Canne da zucchero, molti olivi, qualche vigna, praterie artificiali, pascoli pieni di sale, che danno un sapore squisito al montone, alberi fruttiferi di ogni specie e qualche altra cultura, coprono tutte le campagne; chinachina, lana di vigogna, ecc.

In Lima sono fabbriche di stoffe di seta, d'oro e di argento, lavori d'oreficeria, tessuti di cotone e cuoia.

Alla distanza di 60 leghe da Lima scavasi miniere di mercurio, oltre di che se ne trovano altre che producono argento, stagno o rame.

Lima è il centro del commercio del Perù, ed anche d'una parte della Bolivia e del Chilì, con cui mantiene relazioni commerciali considerevolissime. Callao è il porto di Lima alla distanza di 2 leghe circa, nel quale giungono i vascelli d'Europa e di tutto il littorale che cinge la costa occidentale dell'America, sull'Oceano Pacifico.

Le *esportazioni* consistono in argento, rame, stagno, cuoia, cordovano, lana di vigogna, chinachina e altri prodotti.

E le *importazioni* sono in gran numero, specialmente quelle

d'Europa, e si compongono di ogni specie di tessuti di cotone, seterie, ed anche drappi fini e leggieri adatti al clima, velluti di seta neri o cremisi, articoli di moda o di novità, vini di Francia e di Spagna, merluzzo fresco degli Stati-Uniti, spezierie, mercurio, legno da costruzione di Guayaquil ed erba del Paraguay.

Secondo il Mac-Culloch, le importazioni dell'Inghilterra a Lima si sono elevate, nel 1835, a 630,500 lire sterline, non comprese circa 20,300 lire sterline, dei prodotti delle colonie e d'altri paesi. Quanto alle esportazioni, non sono state che di circa 43,000 lire sterline. Dunque la bilancia del commercio è tutta a vantaggio della Gran Bretagna.

Per le monete, pesi e misure, vedi quanto abbiamo detto relativamente al Messico.

Callao o San-Felipe del Callao è il porto di Lima presso la foce del Rimanc (1). Vi è una rada, che è la più grande e la migliore dell'Oceano Pacifico.

Callao è il grande emporio di tutto il commercio del Perù, ed è per mezzo di questo porto che si fa il commercio esterno di Lima, dalla quale una bella strada ferrata vi conduce; il detto porto è il luogo d'ancoraggio di quasi tutte le navi che navigano nel grande Oceano.

L'amministrazione della dogana posta prima a Lima, è stata riportata a Callao, ed è cagione di frequenti viaggi per parte delle case di commercio. Malgrado questo inconveniente, esse preferiscono avere da adempire alle formalità doganali e pagare i diritti a Callao, per la facilità delle loro operazioni. Il movimento commerciale è considerevole in questo porto, ove giungono i bastimenti delle diverse parti del mondo, che fanno il commercio del Perù.

(1) Latitudine nord, 12°, 3'; longitudine ovest 79°, 34', 15''.

Valparaiso, città e porto del Chilì, sull'Oceano pacifico. Popolazione 30,000 abitanti.

Valparaiso è il porto di Sant' Jago, capitale del Chilì. L'entrata di questo porto è facile e senza imbarazzi, e vascelli di ogni ordine possono soggiornarvi senza alcun pericolo al coperto da tutti i venti, eccettuati quelli del nord. La prossimità di questo porto con Sant' Jago, vi richiama tutto il commercio del Chilì, che facevasi altra volta alla Concezione.

Questo paese, possiede tutti gli elementi d'una immensa prosperità malgrado l'ineguaglianza del terreno, compreso sopra una lunghezza considerevolissima, fra le Cordigliere e il mare. I prodotti agricoli vi sono d'una qualità superiore; il frumento l'orzo, il granturco, uva, fichi e poponi, vi si raccolgono in abbondanza, come anche la canapa.

Vi sono molte miniere ricchissime d'oro e d'argento; occupano due quinti della popolazione: Diverse contengono del solfato d'argento, che dà l'80 per °/₀ di metallo puro. Son state scoperte eccellenti cave di carbon fossile, utili all'escavazione delle miniere e alla purificazione del minerale. Il congresso avendo ordinato che tutti i figli nascerebbero liberi, questa misura ha dato un nuovo campo all'industria agricola.

Gran parte del commercio del Perù e del Chilì, si fa per la via di Valparaiso; per conseguenza, è della più grande importanza fra la Francia. Fino al 1825 inclusive, cinque o sei bastimenti francesi, si dividevano questa via di commercio; ma successivamente, vennero nuovi speculatori ad aumentarne il numero, e questa concorrenza, non fece che accrescersi, per i guadagni che queste spedizioni continuarono a dare. Quelli che hanno aperto questa nuova strada, rimpiangeranno forse i tempi, che la rarità delle nostre mercanzie, li rendeva padroni del mercato, nell'interesse dell'industria francese.

Gli articoli dei quali compongonsi i carichi destinati per Valparaiso, devono avere i seguenti fornimenti: vini e liquori, che devono formare il grosso del carico, lavori di vetro e specchi,

drappi, seterie, stoffe di Roano, mercerie, abiti belli e fatti, cappelli, scarpe e stivali, guanti, calzoni, olio d' oliva e olio da bruciare, masserizie da toelette, *nécessaires* per donne, profumeria, salumi, frutti secchi, armi di lusso, piombo da caccia, oggetti di selleria, orologeria, bronzi, libri, carte di ogni qualità, musica, stampe, quadri e diversi altri oggetti.

L' *esportazioni* consistono in oro, argento, rame, stagno, che sono i prodotti delle miniere, biada, canapa, pelli, ec., per considerevoli somme.

Sant' Jago, città capitale dello stato e della provincia del suo nome, nel Chilì, con una popolazione di 180,000 anime. Il commercio consiste nei prodotti del paese, specialmente nei metalli preziosi. Otto bastimenti inglesi stazzando circa 150 tonnellate ciascuno, vengono tutti gli anni a caricare il minerale brutto, estratto dalle miniere di rame, e in cambio portano prodotti di manifattura inglese (1).

Descrizione d'una navigazione da Guayaquil a Callao d'un marinaro francese a norma dei naviganti nostri, che fossero novizi in que' mari.

« Lasciando il golfo di Guayaquil per andare a Lima, si trovano venti sciroccali che regnano tutto l' anno sul lido peruviano. Fa d'uopo allor navigare a piccoli bordi lungo la riva ed in qualche distanza, profittando delle più piccole variazioni at-

(1) Abbiamo sotto gli occhi una molto interessante statistica dell' importazione dello Stato sardo ed il Chilì, redatta con molta cura e fatta pubblica dal vice-console sardo in Valparaiso, il Signor A. Cinelli.

Le merci importate sono descritte per ordine alfabetico, e primeggiano: la carta, cera, marmi, olio e velluti; l'importazione delle quali ha aumentato del 60 p. 0|0 negli ultimi sei anni. Dal 1844 al 1855 l'importazione totale oltrepassò gli ottocento mila dollari : risultato dovuto all' essersi adottato dal governo sardo il sistema di libero commercio, inaugurato con tanto successo dal conte di Cavour.

mosferiche per fare le più vantaggiose bordate. Cotal viaggio è sempre penoso e lento, perchè si deve sempre contrastare coi venti e colle correnti.

« Il decimo giorno di nostro cammino, dopo aver fatto la mia osservazione di mezzodì e posati i miei strumenti sul ponte, discesi nella camera a puntare la carta. Poco tempo appresso il vento essendo cangiato, ordinai di girar di bordo. Nel mentre che eseguivasi tale operazione, la scotta della vela maestra trasse gli istrumenti nel mare, colla sola carta della spiaggia che noi possedevamo. Allora corsi sul ponte, e feci bracciare in quadro; un uomo gittossi in mare con una funicella di loche alla mano ma non giunse a salvare i preziosi strumenti, e ripescò solo un pezzo di carta. Eravamo dunque in alto mare senza un solo ottante per osservare la latitudine e per guidarci.

« In tali momenti un uomo di senno deve far uso di tutto il vigore e di tutta l'autorità, senza nulla curare le recriminazioni che talora suscita un ordine di cui ognuno non può capire l'utilità. I passeggeri, ascoltando solo il loro terrore, espressero il vivo loro scontento quando m' udirono ordinare di prendere direzione per l'alto mare. Come stavami a cuore di prevenire qualunque insubordinazione della ciurma, cercai di procurarmi fiducia facendo notare che il pericolo era comune, ma che però, se si eseguissero puntualmente i miei ordini, io m'impegnava di condurli tutti sani e salvi a Lima. La mia gioventù, facendo cadere assai naturalmente sopra di me il sospetto d'inesperienza, io ripeteva loro con calore quel verso di Corneille, applicato alla mia situazione: « Che nell'alme ben nate, Esperienza e valor precedon gli anni: » Per altro dichiarai formalmente che era disposto ad usare della mia autorità in tutta la sua estensione e che non avrei permessa la menoma avvertenza rispetto agli ordini che giudicassi utili di dare. Aveva da fare però con ufiziali di grado superiore, ai quali dopo quel giorno non rivolsi più la parola altro che per cose indispensabili, proponendomi tuttavia di non veder la terra che il più tardi possibile.

« Il viaggio non presentava sì gravi difficoltà come s'immaginava; non si trattava altro che di fare il più lungo cammino possibile a mezzogiorno, e nel caso di mancanza di viveri o d'acqua, tornare a cercar la spiaggia volgendo la prora al levante. I primi dieci giorni passarono assai bene; ma, dopo quel tempo i passeggieri cominciarono a cadere in cupa ed inquieta tristezza che non presagiva nulla di bene. Non trovandomi disposto a soffrire qualunque atto d'insubordinazione, e giudicando di dover essere sotto vento a Lima, appresso a poco in dirittura di Huacho, feci volgere verso terra per assicurarmi della posizione.

« Aveva meco una vezzosa cagna danese, il cui istinto e odorato avrebbe potuto servire di bussola, tanto era esatto e sottile. Ogni volta che il brigantino avvicinavasi a terra, e prima che i suoi occhi potessero avvertirla, ella correva sul castello di prua, e mi veniva a saltellare d'intorno. E tanto più ripeteva quest'atto quanto più ci avvicinavamo; allora appoggiava le zampe sulle forme, guardava innanzi e fiutava, ed il suo espressivo abbaiare sembrava dirmi: Là è la terra!...

« Un giorno che aveva sentito così l'odor della spiaggia, sicuro di tale indizio da me sovente verificato, dissi agli uffiziali che la sera stessa veddrebber la terra.

« — Che ne sapete? mi rispose uno di loro; non l'avete veduta da che abbiamo lasciato il Cabo-Blanco, e chi sa che la vostra ostinazione non sia cagione che noi non arriviamo mai a Lima? — Signore, dissi io, rivolgendomi al luogotenente colonnello Luco uffiziale chiliano al soldo della Colombia, che era malato; comprendo che lo stare in un piccolo bastimento vi sia penoso, ma siate persuaso che arriveremo presto quanto qualunque altro naviglio, e voi vedrete la terra stasera.

« Al cader del sole scorsi infatti un segno nero e sinuoso sopra all'orizzonte.

« — Ecco la spiaggia, allora sclamai.

« Ma doveva trattare con increduli, pei quali non ci voleva altro che l'evidenza, e che non vollero ravvisare se non la

forma d'una nube in quello, che per me era il certo segno della terra. Sopra di ciò furon fatte scommesse, ed io vinsi a Luco e a suo fratello il prezzo del trasporto in vettura di tutti i passeggieri dal porto di Callao a Lima. La cagna non cessava dai suoi movimenti, e sembrava sempre più confermarmi nella mia persuasione, di cui ben mi guardava d'indicare la fonte.

« Intanto era giunta la notte, e non avendo potuto distinguere ancora chiaramente la terra, il dubbio non fece che accrescersi; ma, sempre sicuro del fatto mio, aumentava le scommesse, che gia passavano 2,500 franchi. La mia aria di sicurezza persuase il marchese della Plata, che si mise dalla mia parte, e prese a suo conto metà della posta.

« Intorno alle otto credei scorgere un razzo; temei in principio che fosse una stella cadente; ma un secondo, poi un terzo essendo succeduti al primo, condussi tutti i passeggeri sul castello di prua. Denso vapore impediva di scorger la terra, ma i razzi illuminavano ad ogn'istante la volta celeste. Io aveva vinto, a confessione di tutti gli scommettitori, i quali pensavano d'essere a mezzogiorno di Lima, rimpetto a Chorillos, villaggio sull'erta spiaggia. Era la stagione dei bagni, ed i bagnanti si divertivano a mandare razzi. Io credeva, che fossimo sotto di Lima rimpetto a Huacho. Non pretendeva d'indicare in modo preciso la nostra vera posizione; ma poneva onore a mostrare che senza strumenti e senza carte io sarei nondimeno arrivato a buon porto.

Seguitammo nella direzione verso la spiaggia, e alle dieci di sera il rumor del flotto avvisonne, che stavamo vicinissimi a terra, quantunque non potessimo ancora scorgerla. Alcuni passeggeri asserirono che noi dovevamo essere rimpetto al *mare-Bravo*, pericolosissima spiaggia situata a mezzogiorno di Lima, sulla quale il mare trabocca con orrendo fracasso. Io non divideva tale avviso, e la mia opinione era comune a quasi tutti gli altri, che allora mi dimostravano la più illimitata fiducia.

« La mattina dopo alcuni di loro (benchè vedesser la riva, e prendessero appunti sopra una carta, che aveva tracciata servendomi delle latitudini e longitudini indicate dalle *Effemeridi nautiche* e dall' opera dell' inglese Nory) asserivano sempre, che eravamo al vento di Lima. Intanto vedevamo un' alta montagna a levante scirocco, e un' isola staccata dal lido a levante grecale, e costoro prendevano la montagna per lo Morro-Solar e l' isola per quella di San Lorenzo. Ed erano la montagna di Cerro-de-las-Salinas e l' isola di Dona-Maria, a tramontana di Huaura.

« Dinanzi a noi un naviglio dirigevasi in porto; noi il seguimmo, e il vedemmo con brezza di mare ancorarsi nella rada di Huacho. Io era certo di continuare con sicurezza il viaggio fino a Lima; ma in simili casi la prudenza non è mai troppa, e volli tentare, se in quel luogo potessi procurarmi un ottante.

« Sbarcati sulla spiaggia di Huacho, salimmo al villaggio; tutti i passeggeri mi dimostrarono riconoscenza, raccontando al governatore quanto era accaduto; gli dissero che io aveva condotto la nave da Paita senza carte, senza strumenti e senza veder la terra, e tuttociò con espressioni le più atte a ferire la mia modestia.

« Luco, sempre soffrente, volle prender la via terrestre; onde convenne trasportarlo in amaca, perchè la strada da Huacho a Lima è per una pianura d' arida sabbia, che le sole mule posson percorrere. Egli e suo fratello furono i soli passeggeri che ci lasciassero; gli altri, volendo affidarsi alla sola mia direzione, mi consigliarono di non prendere pilota, tanto eran certi, dicevano, d' arrivare a Lima prosperamente come a Huaco.

« Dopo rinnovellata l' acqua e fatte alcune provvisioni fresche, levammo l' ancora col venticello di sera, e costeggiando il lido, passammo al di dentro dei *ferrellones* di Huaura. Favoriti dai venti terrestri, giugnemmo la mattina dopo in faccia ai *Pescadores*; volteggiammo tutta la giornata a piccoli tratti presso del lido, e la notte seguente, dopo trentasei ore di cammino, eravamo ancorati nella baia di Callao! Tre altre navi

partite prima di noi dal porto di Huacho, ov'erano andate a prender del sale, giunsero otto giorni dopo di noi nella baia, ciò che non fu senza arrecarmi un tal qual piacere di ben naturale orgoglio.

« I miei passeggieri avevan giurato di procurarmi una reputazione enorme di coraggio e d'abilità; favellaron di me in questo senso al governo peruviano, al general Cruz comandante della marina ed a tutti i loro amici. Io era quasi confuso di tanta gloria, pensando che la mia cagna capitana poteva rivendicarne una buona parte; ma solo, giovine e sconosciuto in quel paese doveva ringraziare Dio di quella buona fortuna e trarne tutto il vantaggio possibile. Era seguire il savio consiglio dato da uno dei nostri moralisti, che « nei grandi affari si deve meno cercare di far nascere le occasioni, che di profittare di quelle che si presentano ».

« La sera stessa andammo dall'unico oste di Callao a fare la cena che quei signori avevan perduta; e vi incontrammo molti uffiziali chiliani di lor conoscenza, uno dei quali era comandante d'un forte della città. Come era troppo tardi per imbarcarci, il comandante ci condusse a dormire al forte del Sole, e non ci lasciammo che il giorno appresso, migliori amici del mondo! . . .

« Soyez, commissario di marina, a cui fui presentato come paesano, raccomandandomi al general Cruz, al quale doveva consegnare le lettere del governatore di Guayaquil, e a Loro, comandante dell' arsenale di Callao.

« Il generale avvertimmi che avrebbe mandato le mie lettere al ministro della marina, ciò che mi avrebbe concesso di ritardar la partenza d'alcuni giorni; ma Soyez m'offerse di presentarmi subito a Sua Eccellenza, onde il giorno dopo partimmo per Lima.

« Da alcuni mesi soltanto i forti di Callao s'erano arresi. Questa città presentava ancora le vestigia dell'assedio sofferto; il porto era estremamente animato dalla presenza di numerose

navi che vi accorrevano, le più inglesi o americane. Il commercio francese non v'appariva che per due navi di Bordò: *la Sofia*, del capitano Destebecho, e *l' alta Loira*, del capitano Gosse, che oggi è uno dei ricchi mercanti di Bordò.

« Il general San-Martin ordinava allora il naviglio peruviano; don Manuel Blanco, nativo Chiliano, erane l'ammiraglio, e G. Prunier, Francese, suo capitano di bandiera. Antichi mercanti Spagnuoli riarmavano nel porto molte belle navi, già prese dal governo per servire ai trasporti. A quella generale attività scorgevasi, che il paese aveva cangiato di signoria, e avviavasi al suo totale riordinamento.

« La rada di Callao è quasi interamente difesa dai venti, e le stagioni appena vi cangiano; non si teme di nembi sotto d'un cielo sempre puro e tranquillo. Vi si fa solo a volte sentire il mar grosso, che rende più o meno difficile lo sbarco delle merci; ma quella agitazione non è mai tanto forte da cagionar danni alle navi che s'ormeggiano di faccia ai porti come in uno stagno.

« Il porto è situato a 12°, 3' di latitudine meridionale, e a 79°, 22' di longitudine occidentale dal meridiano di Parigi. È formato da una punta di terra (altra volta riunita all'isola di San Lorenzo) che il chiude a mezzogiorno e a libeccio, e dalla punta di Bocca-Negra, che prolungasi a tramontana verso gl'isolotti Pescadores.

« Due porzioni di terreno separate, dicesi, al tempo del terremoto del 1746, che inghiottì tutta la città di Callao, formano l'isola di San Lorenzo. Il tremendo fatto costò la vita a più di tre mila persone, e mostrasi ancora a Bella Vista, più d'un miglio distante dalla spiaggia, il luogo ove fu rotto un naviglio, sospinto, come tutti gli altri ancorati dall'onda, che sommerse la città, e coperse gran parte della pianura.

« Nella nostra fermata a Huacho eravamo alloggiati presso un Indiano, il cui padre era stato testimone di quella calamità.

« Le rovine della città di Callao esistono alcune braccia

sott'acqua presso il mare Brava. L'aspetto dell'isola e degli isolotti, che sono a mezzogiorno, presenta come quasi tutta la spiaggia del Perù, l'immagine della desolazione e del niente. Dalla parte settentrionale dell'isola si vedono striscie formate da un torrente; gli Spagnuoli, sempre amanti del meraviglioso le hanno chiamate le croci di San Lorenzo, benchè quelle striscie non presentino alcuna precisa figura, ma sono stati allettati dal trovare il segno della cristiana fede tracciato dalla mano di Dio su quel nuovo continente.

« Gl' isolotti presso dell' isola di San Lorenzo, come quelli dei Pescadores e quelli più a tramontana chiamati i Farellones di Huaura, son coperti di guasso o sterco d' uccelli, che serve di concime, come ho già avuto occasione di dire.

« Alcune miglia a levante e a ponente del porto di Callao si trovano due piccole e basse isole chiamate le Formiche, a cui sarebbe pericoloso appressare in tempo di nebbia o a notte troppo oscura. Gl'Indiani spesso vi vanno a caccia d' uccelli marini.

« Tra l' isola di San Lorenzo e la punta del *mare-Bravo*, che forma l' estremità occidentale di Callao, è un passaggio chiamato il Boqueron, particolarmente destinato ai piccoli bastimenti, benchè talvolta vi passino grosse navi.

« Lord Cochrane passovvi colla sua fregata, con gran meraviglia della marina spagnuola, quando bloccava Callao. Per tragittar facilmente questo passaggio bisogna costeggiare l' isola di San Lorenzo fino a due terzi di sua lunghezza, per scansare un banco che si stende a ponente della punta del *mar Bravo* passato il quale, si viene al vento più che sia possibile a tramontana, e s' arriva colla bordata all' ancoraggio. Girando al di fuori dell' isola, allora bisogna appressare alla sua punta, evitando gl' improvvisi venti che scendono violentemente dai suoi monti, e volgere il più strettamente a tribordo colle mure, per potere parimente colla stessa bordata, andare all' ancoraggio sotto i forti di Callao. Passando presso la punta dell' isola di San Lo-

renzo, si trova la calma, perchè vi è il riparo di quell'alta terra, e si cade sotto vento: allora fa d'uopo volteggiare per giungere all'ancoraggio. Le navi che passassero troppo lontane anderebbero ad approdare all'opposto lido, e metterebbero qualche volta due o tre giorni a giugnere in porto; le correnti che spingono fortemente a tramontana, e i venti che soffiano da mezzogiorno lungo la spiaggia, ne impedirebbero il corso. In tal caso bisognerebbe profittare delle brezze di terra che sorgono nella notte, per guadagnare nel vento.

Tutto il lido del Perù è spesso coperto di nebbie sì dense da non sgorgerlo alla distanza di due gomene, e qualche volta io ho sentito l'onde infrangersi sulla riva, senza distinguer la terra. Tali nebbie dominano più specialmente nei mesi di gennaio, di febbraio, di marzo e d'aprile.

« La città di Callao è fabbricata nella piegatura che fa la punta occidentale del *mare-Bravo* col lido che prolungasi fino a Bocca-Negra, foce del fiume Rimac Tutta quella spiaggia è bassa, ed insensibilmente sorge fino a Lima; questa città è situata due leghe distante da Callao, di dove perfettamente distinguonsi le sue cupole e i suoi terrazzi, come i campanili delle sue chiese.

« Alcune colonnette appariscono sopra a Lima e ai suoi lati. ma, dietro, più eccelse montagne chiudono l'orizzonte, ed a tempo chiaro si sgorgono le lontane e gigantesche cime delle Ande, alcune delle quali si perdono fra le nubi. Bianche case sono qua e là sparse in mezzo alle culture che abbelliscono la pianura divisa in giardini, dove crescono alberi fruttiferi non tanto elevati, come papai, banani, cedri e melaranci; ma la maestosa palma non annunzia al viaggiatore la fertilità dei paesi tropicali.

« La città di Callao è composta solamente di due o tre strade, che fiancheggian la piazza fino alla fortezza dell'Indipendenza. Oltre la chiesa del forte, Callao possiede una piccola cappella presso la dogana, ufiziata dai cappellani dell'arsenale

o da un prete di Bellavista, da cui dipende. La città, molto sudicia, è abitata da agenti de' mercanti di Lima e da un gran numero d'uomini di colore liberi o schiavi, che fanno il mestier di facchini, di calafati, d'osti e di contrabbandieri. I pescatori sono Indiani; ed abitano presso il Castillo-del-Sol in capanne di stoie e di giunchi da loro medesimi costruite, che formano così un piccol quartiere a parte. Ivi tirano a terra le loro piroche e depongono il pesce.

Il loro ritorno dalla pesca forma la sera uno spettacolo degno del pennello di Gudin. L'armatella costeggia a vela la riva dalla parte del *mare-Bravo*, portando una biccola bandiera coi colori nazionali. Giunti allo sbarcatojo, i pescatori abbassan le vele, s'armano de' loro remi e profittando d'una forte ondata, vogan gagliardamente spingendo la barca più alto che posson sulla spiaggia. Due o tre Indiani l'afferrano al momento che arriva, ed aiutati dalla forza impressa dall'onda, la tirano sull'arena. Qualche volta un'altra ondata distendendosi sulla barca, prima che sia giunta alla riva, l'empie d'acqua o la getta a traverso facendo perder così parte della pesca o degli attrezzi; ma questi contrattempi sono rarissimi, per l'abitudine che hanno di destramente evitarli, e perchè pure il mare non è mai molto grosso in quel sito.

Nel 1777, sotto il viceregno di don Antonio Amat, gli Spagnuoli condussero sulla spiaggia, un poco sotto vento all'arsenale una vecchia fregata da guerra ripiena di ghiaja attorniata da forti steccati, per formare uno sbarcatojo acconcio a tutti i bisogni della navigazione. Così fu improvvisato il molo, ove s'imbarcano e si sbarcano tutti i carichi. Uno scalo di questo molo è riservato alle barche che vanno a rinnovare l'acqua dei bastimenti, la quale per mezzo di condotti è fatta venire assai da lungi; e ciò contribuisce ad accelerare le provvisioni.

« La fabbrica della dogana, col suo esterno corridoio, è situata alla bocca del molo, onde una sola barriera basta per chiudere tutta quella larga piazza, ove sono sbarcati ed esposti

i più ricchi e più diversi carichi. Si ha solo la precauzione di mettere il grano in massa su balle di cotone o su casse di seterie. Custodi pagati da ogni mercante a ragione d'una piastra o di due reali (da 5 a 7 franchi e 50 centesimi), fan guardia la notte per assicurare dai ladri; e non si perde quasi mai nulla, perchè tutti i guardiani e facchini di Callao non hanno altra via di sussistenza, nè altra fortuna, che la fiducia dei mercatanti. I mulattieri vanno a caricare le casse o le balle; pel trasporto dei grani hanno sacchi che tengono una fanega di cento venticinque libbre di peso. Gli asini son quasi forti e robusti al pari dei muli; e trasportano grani e farine, ogni barile delle quali pesa dugento libbre.

« Le case costruite di legno, di giunchi, di canne e di terra presentano quasi tutte meschinissimo aspetto. Hanno il pian terreno occupato da piccole botteghe o da magazzini, ed un altro piano. Quest'apparenza tutta mercantile deriva, che in origine ogni mercante o armatore di Lima aveva la sua baracca a Callao per posarvi i suoi carichi e gli attrezzi delle sue navi. Il tetto è piano, fatto d'alcune stoje, poste sulle travi e coperte di tre o quattro pollici di terra; e come non vi piove giammai, quella rozza copertura basta per difendere dai raggi del sole e dalla penetrazione dell'umido della rugiada. L'interno è ammattonato di forti mattoni del paese, e i palchi sono intavolati di legno d'alerce, specie di cedro assai tenero che non si corrompe mai nè rodono i tarli. Il legno da costruzione vi viene da Guayaquil, dai porti del Chilì, da Valdivia e spezialmente da Chiloè. Le canne si levano dai piani palustri, che cingono il Rimac. Se ne fanno forti canicci, che servono a formare i tramezzi degli appartamenti, e qualche volta anche le parti esteriori. A tal uopo si ricoprono d'un intonaco misto di paglia trita, che la calcina unisce ed imbianca, cio che dà pure alla superficie un certo aspetto di politezza. I muratori peruviani adoprano quelle canne con tanta maestria, che non usano d'altra materia per fare i membretti ed i canti delle colonne nelle chiese. Le strade

e le corti sono smaltate di ghiaie raccolte sul lido, quasi uguali di grossezza e strettamente unite; tale impiantito è molto solido ma le asprezze che lascia fuori sono spiacevoli ai pedoni. Le strade principali sono smaltate solo dalle parti, ciò che lascia per mezzo alla strada una polvere, che penetra ovunque.

« Da Callao a Lima la strada è una linea retta di due leghe di lunghezza (1). Verso la metà soffre una leggera inclinazione; tale strada è opera del vicerè Don Ambrosio O' Higgins, marchese d'Osorno, che morì prima d'averla compita. A giudicare dalla porzione fornita, che non è più del quarto, sarebbe stata una strada veramente reale, una splendida passeggiata senza uguale per tutto il mondo. Doppio ordine di salici, irrigati da doppio limpido ruscello, ne segna i confini; la terra è cospersa di nasturzii a vivi colori. Piacevoli viali destinati al diporto, due piedi più bassi della strada, da cui son divisi per un piccolo muro di mattoni alto un piede e mezzo, sembrano invitare ai dolci ozi, alle tenere meditazioni. Il terreno dei viali è battuto e sodo, quello della strada è formato di ghiaia. Ad alcune centinaia di pertiche dei semicircoli, ove vanno a finire i viali, dividono il passeggio in parti quasi uguali. Ivi la doppia fila degli alberi si confonde in una sola, i rivoletti si riuniscono per dividersi di nuovo più lungi, e ricominciare a lambire intorno agli alberi, i quali pure riprendono le loro linee parallele, come per rinchiudere quella strada, sulla quale arte e natura hanno sparsi tutti i loro prestigi. Sedili di pietra son disposti di tratto in tratto ed intorno ai semicircoli.

La morte del vicerè sospese, forse per sempre, il proseguimento di quei lavori; la guerra dell'indipendenza contribuì parimente a fare svanire i disegni di quell'uomo cospicuo, che quel paese può annoverare fra i suoi benefattori, e che avea compito magnifiche strade nel Chilì.

(1) Ora vi esiste una via ferrata.

« Tutta la parte non finita della strada da Lima a Callao è sassosa e coperta di polvere.

« Lasciando Callao, si scopre a destra Bella-Vista, ove prima viveva la popolazione artiera di Callao. Bella-Vista possedeva uno spedale marittimo e grandi magazzini o granai, ove si depositavano i grani venienti dal Chilì, che quindi si trasportavano a Lima secondo i bisogni del consumo. È stata quasi interamente distrutta nei due assedî di Callao, in cui serviva di quartier generale agl'Indipendenti; o per effetto dell'artiglieria di Callao, o dell'opere che vi eseguirono gli Americani per fortificarvisi, certo è che Bella-Vista non è più che un monte di rovine. Poco fuori di Bella-Vista si vedono le vestigia d'un villaggio indiano creduto anteriore alla scoperta d'America, la cui rovina ebbe forse origine dal conquisto, quasi che la storia di quel paese non possa scriversi che con segni di distruzione!

« Partendo da Bella-Vista i piani ed i campi, che cingono la strada, son coltivati a erba medica e a *maïs.* Sulla sinistra la terra è coperta di graminacei, ed in certi siti di canne. Quei graminacei formano il nutrimento dei bestiami per una gran parte dell'anno; le canne, chiamate *carrizial*, servono spesso d'asilo a numerose bande di ladri, le cui rapine impunemente s'esercitano su tutta la strada, quantunque sia frequentatissima.

« Lungh'essa due cappelle son fabbricate, la più grande, situata a mezzo del tragitto, è comunemente chiamata la *Legua* o la lega. Questa cappella è circondata da un piccolo convento, abitato già dai monaci che vi uffiziavano, ed è dedicata a Nostra Donna del monte Carmelo, protettrice dei marinari; ed è contigua ad un *tambo* o bettola, la quale è molto più frequentata.

« I viaggiatori son talmente assuefatti a fermarsi al tambo della Lega, che i cavalli, massime quei di vettura, corressero pur di galoppo, voltano stretti e si ferman da sè sotto la tettoia di frasche e di stoie, che è innanzi alla bottega del bettoliere.

« Passato un miglio da questa cappella, comincia la nuova strada ed i suoi passeggi, che degnamente annunziano la graziosa e bella città di Lima, che già si scorge. La principale porta d'ingresso di Lima è una specie d'arco trionfale con tre aperture; altissima quella del mezzo, meno alte le due laterali. Questa porta di mattoni coperta di stucco produce magnifico effetto, e reputerebbesi di vero marmo! Sotto il dominio spagnuolo, vi si vedeva scolpito lo scudo e le tre corone, insegne date alla città di Lima da Carlo V nel 1537, con queste parole: *nec plus ultra!* . . .

« La vista, affaticata sull'arida spiaggia del Perù, su quella più arida ancora dell'isola di San Lorenzo, e finalmente sulle polverose vie di Callao, dolcemente si ferma e riposa sui freschi e verdi giardini, che guidano a questa metropoli, le cui cupole, illuminate da fulgentissimo sole, annunziano di lontano sontuosi edifizi. Quell'aspetto sembra la verificazione di più mirabili incanti. L'arrivo dall'Almeda grande, o passeggio della porta di Callao, mantiene l'illusione; quel maestoso ingresso sembra dover condurre a novello Eden; ma l'insoffribile polvere, che appanna la verzura degli alberi, tempera alquanto la subita ammirazione. Tuttavia, per tutto il passeggio, i giardini, i verzieri e l'olezzo de' fiori conservano l'immaginazione in un'eterea sfera, ma, oh vanità delle cose terrene! appena passata la porta e fatto un passo nella città, due lunghi, sudici e nudi muri ritraggono tosto dalle dolci fantasie; invece delle magiche apparenze che pur ora meravigliavano, l'occhio più non scorge che piccole, basse e deformi case; oscure botteghe, ove frutte, focaccie, dolci e candele si mostrano piacevolmente sopra una tavola posta innanzi alla porta. Addio alle nutrite speranze di felicità! addio ai vaghi prestigii! il miracolo sparisce, torna la verità, e la vita effettiva ha racquistato le sue triste ragioni! Tutte le finestre esteriori chiuse con inferriate porgono alle case un aspetto tanto più tristo, poichè delude le speranze del viaggiatore colla sua sozza sordidezza. Questa via, frequentata da mulattieri è

sudicia e male abitata; ma a mano a mano, che si procede più oltre, la via si fa più lieta ed animata. Pare che Lima non ti presenti da prima sì miserabile e infedele mostra di sè, se non per effetto di capriccio, e per porgerti nel più breve tratto le più contrarie impressioni. Sulla piazza principale le male prevenzioni svaniscono; siamo in mezzo ad una città veramente popolosa e fiorente; pur tuttavia un tal qual sentimento di tristezza resta ancora nell'animo, quasi presentimento degli strani contrasti, onde quella città è formata.

« Tali furono le mie impressioni arrivando a Lima. Attraversammo la piazza e il resto della città di galoppo, e scendemmo all'albergo del Perù, ove trovammo molti nostri paesani, ai quali Soyez, la cui gentilezza non si è mai smentita, presentommi quanto mai si può dire cortesemente.

« V'erano Bandzen, Raulet, Bouchard, Prunier, Soulanges, Bruix, d'Albe, Giroust, allora agli stipendi del Perù; i mercanti Bardel e Lamotte, e i capitani Destebecho e Gosse. Quella riunione era per noi tutti una vera festa nazionale. La rimembranza della patria è così dolce da lontano! Allora i paesani sembran fratelli mandati dalla Provvidenza per aiutarne a sopportare le prove d'una vita fortunosa. Onde il poeta superiormente nazionale Béranger fornì il compimento di nostra gioia e di nostra letizia, le sue rime erano in sì perfetto accordo collo stato dei nostri cuori! E tutta quella illustre gioventù, solo venuta nel Nuovo Mondo per stabilirvi la libertà, tanto ben comprendeva, come il moderno Tirteo, la missione del popolo francese!

LEZIONE XXXVI.

EMPORII DELL'AMERICA MERIDIONALE NELL'OCEANO ATLANTICO.

Buenos-Ayres, città marittima dell' America del sud, situata sulla riva destra della Plata, alla distanza di 72 leghe circa dalla sua foce, con un vasto porto, ma di difficile accesso (1). È la capitale della repubblica del suo nome, e fu già la metropoli della Federazione Argentina (della Plata), formata di 14 provincie o stati, che avanti la rivoluzione, dipendevano dal vice-reame di Buenos-Ayres.

Buenos-Ayres è una delle città più commercianti dell'America del Sud; ma ad onta della sua situazione sulla riva di uno dei maggiori fiumi del mondo, non ha, propriamente parlando, un porto per i grossi vascelli, a motivo di rari scogli che impediscono la navigazione, di modo che le navi che pescano molto, sono obbligate di scaricarsi nella baia di Barragan.

Quelle navi appartengono principalmente agli Stati Uniti, al Brasile, all'Inghilterra, alla Spagna, alla Francia e alla Sardegna.

Ecco i principali articoli del commercio di Buenos-Ayres: — *Importazioni*. Tessuti di seta, pettini di tartaruga, mercerie, marrocchini, mattoni, scialli, cuoio di montone marrocchinato, tessuti di lana mischiati di cotone e seta, rascia, merinos, drappi, tessuti di lino, tessuti di cotone, indiane, fazzoletti e stoffe per vesti. —

(1) Latitudine nord, 34°, 35'; longitudine ovest, 61°, 51'.

Esportazioni. Cuoia secche, rame vecchio, cuoia salate, carne salata e corna.

Buenos-Ayres ha una popolazione di 100 m. abitanti, dei quali 8,000 circa sono Inglesi, 6,000 Italiani, 5,000 Francesi, 3,000 Tedeschi, 4,000 Portoghesi e Spagnuoli Europei; il resto si compone d'indigeni, di Brasiliani e d'Americani.

Essendo il territorio di Buenos-Ayres adattato alla coltura delle derrate del tropico, e di quelle prodotte dai dipartimenti meridionali della Francia, può farsi un'idea della prosperità agricola, alla quale può arrivare un giorno questa contrada. Il governo si è già occupato d'incoraggiarvi la produzione dei cereali, vietando l'*importazione* delle farine estere; ma non è da presumere che le raccolte dell'interno possono bastare pel momento al consumo del paese, ed infatti si può dire che l'epoca dei grandi lavori agricoli, non è ancora giunta per una popolazione sì poco proporzionata all'estensione delle terre. Il numero degli abitanti delle Provincie Unite della Plata si porta solamente a 2,000,000 d'anime; ma ci si accorda a dire che questa popolazione è suscettibile d'un rapido accrescimento, subito che le turbolenze civili non arresteranno più il corso delle relazioni commerciali, e tutto annunzia che seguiranno un cammino progressivo.

Le *importazioni* dell'interno a Buenos-Ayres, che nell'anno 1832 si elevarono, secondo le stime della dogana, a più di 11,000,000 di piastre, si sono accresciute in una progressione di cui non si può dar la cifra, ma che si sa essere considerevolissima. Quanto alle *esportazioni* si compongono, anno medio, dai conti della dogana:

	piastre.
In piastre forti	1,407,745.
Quadruple	180,635.
Marchi d'argento	95,031.
Cuoia di bove	3,276,275.
Da riportarsi . . .	4,959,684.

	piastre.
Riporto	4,959,684.
Cuoia di cavallo	212,325.
Crini, penne di struzzo americane, corna, ecc.	50,940.
Carni salate	651,805.
Pelli di cinciglia	178,350.
Pelli di tigre americane	27,414.
Sego e grasso	24,334.
Totale . .	6,104,852

Stimasi per lo meno un terzo di questa cifra, il valore degli articoli estratti di contrabbando, principalmente piastre forti, quadrupli, oro in verghe, ed altri oggetti di facile imbarco.

	2,029,700.
Somma totale in piastre forti: . .	8,134,552.
Pari a franchi	40,672,760.

Nota sulle scelte dei carichi. — I principali articoli d'*importazione* sono:

1.° Panni lani e casimirre. I panni devono essere finissimi o ordinarissimi; le qualità medie non son richieste; le grandi larghezze son preferite, e le balle devono comporsi di 12 pezze, cioè: 9 di colore azzurro e 3 di nero. Quanto alle casimirre, devono essere spedite in balle di 20 pezze, di colori variati.

2.° Tele bianche, tele azzure, e tele da vele.

3.° Biancheria lavorata, cioè camicie e brache larghe.

4.° Farsetti o camiciole di cotone a maglia, e cinghie o sciarpe di cotone.

5.° Scarpe, ma d'inferiore qualità, e per uso degli operai.

6.° Lavori di vetro. — Sono di facile vendita, ma devono essere di prima qualità. Le grandi boccie per l'acqua, e i bicchieri da birra e da vino sono i principali articoli da spedire: i bicchieri

da vino sono preferiti in forma di campana; quanto a quelli da birra, in uso nelle bettole, possono essere stretti in basso, ma quelli per le tavole dei particolari, devono essere larghi nella base quanto in alto. Si può mandare anche qualche bicchiere dorato, vasi da fiori tanto di porcellana che d' alabastro; ma questi articoli devon essere d' ultimo gusto.

7.° Armi, cioè pistole e sciabole. Le armi da fuoco devono essere leggere, e munite di buoni acciarini: le sciabole devono essere all' *ussara* con foderi di ferro.

8.° Acqua di Colonia. — Richiedesi sia in piccole casse, perchè i compratori del paese amano introdurle di contrabbando.

9.° Seterie. — Le seterie sono in generale molto ricercate, e devono essere accomodate, per quanto è possibile, in pacchetti di piccola dimensione, per il motivo espresso nel precedente paragrafo.

Finalmente, raccomandasi agli armatori e negozianti di disporre in un collo particolare le mostre di tutti gli articoli onde le loro navi sono cariche, affine di poterlo sbarcare subito dopo l'arrivo.

La nazione la cui commerciale influenza finalmente prevalse in Buenos-Ayres è la inglese; e quella superiorità aquistolla, come in tutte le altre contrade dell' America del sud, per la immensità de' suoi capitali, uniti all' attività de' suoi commercianti. Ma un fatto da osservare è questo che la sopremazia dell' Inghilterra non ha seguito il movimento progressivo del commercio in generale, circostanza che ha profittato agli altri popoli, cioè ai Francesi, ai Sardi, ai Belgi, ai Tedeschi e agli Americani, che hanno preso parte più attiva al commercio di quel ricco paese.

Buenos-Ayres è l' emporio generale di quella parte d'America che comprende la immensa regione idrografica del Rio della Plata e suoi affluenti: perciò merita tutta l'attenzione degli speculatori europei; nulladimeno non bisognerebbe farsi un'idea esagerata del consumo attuale in prodotti manifatturati: quanto al

numero e all'importanza dei carichi, le spedizioni per Buenos-Ayres, dovrebbero essere indipendenti da quelle che si farebbero per la costa sudovest, attesochè lo estuario del Rio della Plata è soggetto a flussi continui e a colpi di vento, che rendono la navigazione pericolosa, o almeno lentissima, tanto per andare che per tornare.

Tutte le stagioni non sono egualmente favorevoli per le spedizioni da farsi a Montevideo, dove prima devono approdare, i vascelli destinati per Buenos-Ayres; ed è specialmente nell'estate che i ritorni offrono più vantaggi, attesochè quella è l'epoca nella quale le grandi provviste di pelli greggie arrivano dallo interno.

I diritti d'entrata sono moderatissimi e si pagano a tanto per cento sul valore delle merci: mercurio, legnami da armature, strumenti agricoli come pure per le arti e le scienze, libri, incisioni e litografie, quadri, statue, seterie ricamate in oro e argento, *bigiotteria* d'oro e d'argento; tutti questi articoli pagano il 5 per 0|0.

Colori, tinte, droghe, medicamenti, aromi, polvere da scioppo, armi, pece, catrame, cordame, seterie liscie, ecc., pagano il 10 per 0|0.

Zucchero, caffè, thè, cacao ed altre analoghe derrate, pagano il 20 per 0|0.

Mobili, specchi, vetture, sellerie, abiti, scarpe, stivali, vini, birra, sidro, tabacco, spirito e liquori, il 30 per 0|0.

Le mercanzie importate possono esser messe in deposito per 6 mesi: dopo il qual termine devono pagare i diritti, od essere riesportate.

Il diritto di tonnellaggio da pagarsi dai bastimenti, è di 2 reali per tonnellata all'entrata, e altrettanto all'uscita, compresi i diritti di stazzatura, segnali ed altro; eccettuati però quelli di dichiarazione alla dogana, che sono piccolissimi. I bastimenti in zavorra non pagano che la metà. — Quanto ai ritorni, è da avvertire, che i carichi si fanno con lentezza e difficoltà, e spesso i bastimenti ritornano colla zavorra.

Le monete, i pesi e le misure sono in questi paesi le stesse che nel Messico, dove i conti si tengono, come in tutta l'America spagnuola, in *pesos*, o *piastre* di 8 *reali*, che si dividono in *mezze* e in *quarti*; e qualche volta in 16 *parti*, ed anche in 34 *maravedis* di moneta messicana.

Tariffa delle Dogane di Buenos-Ayres.

Circolare del Ministero del Commercio della Repubblica, alle camere di commercio e camere consultative.

Signori! L'anno passato, fu pubblicata a Buenos-Ayres una tariffa delle dogane, molto più completa di quella di cui riceveste comunicazione a 12 marzo 1851.

Oltre la tabella dei diritti da percipere sulle mercanzie importate ed esportate, vi troverete l'indicazione di tutte le formalità da adempiersi dai capitani delle navi che frequentano il porto di Buenos-Ayres, la tariffa dei diritti di porto, le regole speciali a certi articoli, ecc.

Fattosi regolarmente riconoscere dal capitano, l'ispettore deve quindi leggergli gli articoli del *Regolamento del servizio attivo*, in data del 18 luglio 1852, che più specialmente si riferiscono alle formalità dell'entrata. Quegli articoli, in numero di undici (35 a 46), sono stampati su cinque colonne, negli idiomi spagnuolo, inglese, francese, italiano e tedesco. Una copia dev'esser consegnata al capitano per sua norma contro ricevuta.

L'ispettore deve chiedere al capitano donde viene, quale strada ha seguito, in quali porti ha preso il carico e a chi è raccomandata la sua nave.

Il capitano è obbligato di presentare immediatamente un manifesto generale ed esatto di quanto ha sulla nave, e deve comprendervi anche ciò che gli resta di viveri e provvisioni. Questo manifesto dev'essere sottoscritto dal capitano stesso, o in mancanza di lui, dal suo secondo.

Il manifesto deve dichiarare circostanziatamente tutti i colli

i loro contrassegni e numeri; deve specificare gli individui ai quali questi colli sono diretti, il tutto nell'ordine delle polizze di carico. I numeri esprimenti le quantità dei colli devono essere scritti in disteso, e poi riprodotti in cifre nel margine. Ogni articolo non inscritto nel manifesto sarà irrevocabilmente sequestrato.

Il manifesto deve indicare i colli, e le *paccottiglie* appartenenti all' equipaggio, e, in un paragrafo speciale, i colli importati a titolo di *regalo*. Perciò il capitano deve esigere da' suoi marinari e dai passeggeri, se ve ne sono sul suo bastimento, le indicazioni più precise sulla natura degli oggetti di lor pertinenza.

Nessun capitano può sbarcare prima d'aver rimesso il suo manifesto ad uno dei due uffiziali suddetti, che deve constatare il giorno e l'ora della consegna.

Il capitano che non ha presentato il suo manifesto al momento d'ancorarsi, deve presentarlo all'ispezione *franca* posta sul molo; la quale trasmettelo subito agl'ispettori di servizio, per essere esibito al ricevitore, che lo rimanda all'*uffizio dei registri*.

Quando il capitano ha adempite tutte le formalità di sopra indicate, l'agente della casa consegnataria; perchè sia preceduto all'apertura del *registro di scarico* deve primieramente indirizzarsi alla *commandancia* dei registri o alla *capitaneria* del porto, e presentare al ricevitore una domanda esattamente conforme al manifesto consegnato dal capitano all'ispezione *franca*, per passare la visita d'uso.

Se il bastimento appartiene ad una nazione che abbia un console a Buenos-Ayres, l'agente deve presentare nello stesso tempo un certificato del deposito di tutte le carte di bordo al consolato.

L'*uffizio del porto* consegna una quietanza dei diritti, ed un certificato constatante la consegna al console delle suddette carte di bordo, o il loro deposito al detto uffizio.

I diritti del porto, sono all'entrata, i seguenti:

Diritti di tonnellaggio.

		piastre	reali.
Navi estere . . .	inglesi, per tonnellata	0	6
	altre, *idem*	1	0
Navi nazionali, *idem*		0	6

Diritti di visita di sanità.

		piastre	reali.
Navi estere . . .	inglesi, per nave . .	6	0
	altre, *idem*	12	0
Navi nazionali, *idem*		6	0
Diritti del regolamento della polizia del porto		1	0

Quest' ultimo *regolamento* fa conoscere ai capitani e agenti di case di commercio, i diritti che hanno da pagare, e le dilazioni accordate pel pagamento.

Indipendentemente dai diritti di porto e di dogana propriamente detti, tutti i carichi pagano un diritto del 4 per 0[0 del loro valore di stima, detto *contribuzione diretta.*

Diritto di magazzinaggio.

	piastre	reali.
Per ogni *pipa* (botte grande).	3	0
Per ogni *quarterola* (quarteruola) o *barile*, diritto proporzionato al suddetto		
Per ogni *bulto* (ollo) d' ogni specie . . .	0	4
Per ogni 7 *arrobe* di mercanzie	0	4

Gli articoli appresso pagano:

Legno . . .	Tavole (*tablazon*) la dozzina	0	4
Grani . . .	Frumento, la (*fanègue*) . .	0	4
Id. . . .	Maïs come il frumento		

Sono *esenti* dal *diritto di magazzinaggio* i seguenti articoli:

Legna da ardere in tronchi, assi, travi, travicelli, per alberi, pennoni, bande o pertiche; — mattoni e quadrelli; — Carbon fossile; — Sale.

Il sale in caratelli o in sacchi, paga relativamente come le *pipas* (botti grandi) e loro divisioni.

E perciponsi finalmente alcuni *diritti di scalo* e di *riscatto*. I diritti, la cui somma non supera 500 piastre, devono esser pagati a contanti.

Se negli *otto* giorni che seguono l'ancoraggio d'una nave, lo interessato non giudicasse opportuno sbarcarne il carico, la nave è obbligata di mettere alla vela, dopo avuta la visita d'uso e aver dato avviso della partenza al ricevitore, e all'ispettore *franco*.

L'armatore o il raccomandatario, o il capitano del bastimento conserva sempre la facoltà di trasbordare la totalità o parte delle mercanzie dichiarate nel suo manifesto. Soltanto la legge ha fissato per questa operazione una dilazione di 26 giorni, a partire dal giorno dell'ancoraggio della nave; la qual dilazione spirata, il trasbordo non può aver più luogo.

Ogni nave che viene dall'alto mare, può trasbordare le merci sopra altra nave spedita dall'estero; la quale deve però stazzare almeno 120 tonnellate. Il tonnellaggio è constatato dall'ispettore *franco*.

I trasbordi operati a destinazione d'un porto dei fiumi dell'interno, situato fuori del territorio della Repubblica, son soggetti alle disposizioni generali, che devono essergli applicate nelle norme prescritte per simili operazioni a destinazione de' porti di Montevideo, del Brasile e delle contrade d'Oltremare.

Son considerati *articoli di trasbordo*, i *liquidi* e tutti i *prodotti dell'agricoltura*.

Non sono ammessi al privilegio del trasbordo i *prodotti dell'industria*, nè gli articoli sottomettibili all'ispezione effettiva dei visitatori.

Sono ammesse alla *riesportazione* le mercanzie che introdotte nello emporio o riposte nei magazzini della dogana, abbianvi soggiornato meno dei *sei* mesi accordati dalla legge; ossia che non abbiano potuto esser vendute, ossia che l'importatore giudichi a proposito di rispedirle per un'altra destinazione.

Ma la condizione essenziale di ogni *riesportazione* è questa: che tutti i colli sieno mostrati nello stato in cui si trovavano al momento della loro *importazione;* che non abbiano sofferto la minima alterazione nella loro forma esteriore, ne'loro contrassegni e numero, nella qualità e quantità del loro contenuto. Tutti quelli che non adempissero alle condizioni enunciate perderebbero irrevocabilmente il diritto, che loro appartiene nel caso contrario.

Il *permesso di riesportazione* deve essere consegnato duplicato e di tenore identico, e firmato dalla persona che ha fatto la dichiarazione d'entrata.

L'*argento* e l'*oro*, in verghe, in pezzi, in lavori rotti, destinato all'*esportazione*, seguono la regola dell'*argento* e dell'*oro*, *monetati*.

I capitani dei bastimenti, entrati nel porto, devono fare la dichiarazione delle *monete metalliche* che hanno a bordo per loro uso personale, e ne deve essere immediatamente preso nota dal *servizio attivo* sopra un foglio separato o al basso del manifesto.

L'imbarco delle *monete metalliche* non può effettuarsi senza una domanda preliminare indirizzata al *ricevitore*, su carta bollata da 1 piastra.

Deve esser fatto uso dei *permessi d'esportazione* accordati dalla dogana, lo stesso giorno che sono consegnati: passato quel giorno sono nulli.

L'imbarco delle mercanzie deve effettuarsi alla dogana stessa.

E sequestrata ogni merce, che è riconosciuto esportarsi per altra destinazione da quella dichiarata, senza che possa prevalersi del *permesso* della dogana.

Se nel corso del viaggio le navi cariche di *liquidi* hanno provato avarie straordinarie, i depositari posson domandare il deposito nei magazzini della dogana, mostrando tutte le *pipas* (botti grandi) ritolte al manifesto del capitano della nave importatrice. Senza questa precauzione sarebbono obbligati di pa-

gare integralmente e secondo la tariffa in vigore, i diritti anche delle *pipas* (botti grandi) che hanno ricevuto vuote.

I carichi dei liquidi hanno diritto ad un *residuo*, per calo fissato come segue:

Proveniente dall'altra parte della Linea 10 p. 0|0.
Dalla costa del Brasile . . . . 6 p. 0|0.

I libri stampati non possono essere introdotti nello emporio, senza che non sia stato anteriormente rimesso al ministero del governo una nota circostanziata, accompagnata da una domanda dell'introduttore.

Autorizzata l'introduzione mercè un *permesso superiore*, i libri devon passare per gli stessi offizi e adempire le stesse formalità come ogni altra specie di mercanzia.

E così è per le *munizioni da guerra* esportate, qualunque siane la natura: seguono la regola delle mercanzie *fuor di piazza* o *riesportate*, in quanto concerne i *certificati di scarico* ed i rimborsi dei diritti.

Per l'imbarco delle *provvisioni* ad uso delle ciurme delle navi e dei passeggeri, occorrono le stesse domande, e le stesse formalità che per gli *effetti d'uso.*

Quando *sostanze* velenose introdotte in dogana, sono riestratte dai magazzini, il proprietario è obbligato di rilasciare al ricevitore generale una ricevuta, indicante la specie e la quantità delle dette *sostanze* che gli sono consegnate. Le ricevute sono mandate al governo ogni mese. — Ogni contravvenzione a questa disposizione, è passibile della pena, che il governo giudica conveniente di pronunziare.

Montevideo è la capitale della repubblica dell'Uraguay. — Sta sulla riva settentrionale dell'estuario del Rio della Plata, ed il suo porto è uno de'migliori dell'America del sud nell'Atlantico, formato al sud della città da una piccola penisola: è vastissimo e securo per molte navi, avendo la figura d'una

baia semicircolare aperta al sudovest; il fondo d'acqua varia in quel porto dai 14 ai 19 piedi, sopra un fondo di melma.

Montevideo fu l'emporio generale di tutto il commercio del vicereame di Buenos-Ayres, cioè di tutto il bacino della Plata della Parana e dell'Uraguay fino alle Cordigliere. Le flotte spagnuole ordinariamente gettavano i ferri nel porto di Montevideo, e tutti i vascelli destinati ad oltrepassare il capo di Horn, erano obbligati fermarvisi. Ma dacchè la rivoluzione ha fatto di Buenos-Ayres il centro del commercio di tutte le provincie situate al sud del Brasile, le guerrre civili produssero i più grandi disastri su Montevideo e sulla Banda orientale; di guisa tale che questa provincia, le cui produzioni potevano provvedere tutte le flotte spagnuole veleggianti in que' mari australi ed esportare il suo superfluo nel Brasile, ora riceve, (ad onta d'una popolazione debolissima) da 30 a 50,000 barili di farina degli Stati-Uniti per le sue proprie provviste.

Lo immenso piano, che forma il territorio attuale della nuova repubblica dell'Uraguay, sendo stato cambiato in un deserto dalle guerre civili, greggie innumerevoli di buoi, di cavalli ed anche di pecore vi moltiplicarono in piena libertà e quasi allo stato di selvatichezza: sicchè il bestiame è diventato cotanto numeroso in quelle lande, che il governo permette l'*esportazione* della carne secca o salata senza alcun diritto, e non impose che modicissime gabelle sulle pelli, i corni e la lana.

In conseguenza, il commercio d'*esportazione* di tutti i prodotti delle greggie, ha preso in Montevideo grandissimo sviluppo; tanto più, che gran parte degli abitanti della parte meridionale del Brasile si nutrono della carne degli animali dell'Uraguay. Così, la sola *esportazione* delle pelli s'eleva attualmente a circa un milione, e la lana ed il crine son divenuti rami importantissimi di commercio. — Calmate alquanto le civili discordie, molte greggie furono rinchiuse nelle *estancias*: così si spera riporre un po' d'ordine nella pastorizia, in un paese in cui potrebbe in breve tempo diventare una immensa ricchezza.

Il governo, nella vista di favorire l'agricoltura, ha fatto venire dei coloni dalle Canarie, ai quali ha somministrato semenze, affine di diminuire l'*importazione* della farina estera; dimodochè la coltura delle terre vi ha fatto in poco tempo tali progressi, che, malgrado l'aumento della popolazione, questa *importazione* è molto diminuita. Recentemente poi, la Repubblica dell'Uraguay ha ricevuto gran numero d'emigrati, Baschi, Italiani e Francesi: ma la guerra civile neutralizza ancora i benefici affetti che dalla frequenza di tanti emigrati industriosi e laboriosi dovrebbere derivare.

Nulladimeno la città di Montevideo ha partecipato a questa rinascente prosperità; si è principiato dalla lastricatura e illuminazione delle strade, se ne costrussero delle nuove con case all'europea. Il governo si è provvisto di macchine a vapore, per scavare il porto a maggiore profondità, e togliere la sabbia che vi trasporta il fiume della Plata. E quantunque il paese abbia ancora un poco l'aspetto semicivilizzato, però i progressi son sensibili; manca specialmente d'operai per accelerare questo miglioramento, atteso che la popolazione è ancora lungi dall'essere in proporzione coi bisogni e l'estensione del territorio.

Comunque di ciò sia, il ben'essere e la ricchezza del paese, negl'intervalli di pace civile s'accrescono rapidamente. L'importazioni s'elevano ad un valore di 3 o 4 milioni di piastre ogni anno, e le esportazioni ad una cifra superiore: e sono in continuo progresso. Così si ha la speranza di veder Montevideo riprendere la sua importanza antica, nel commercio interno di questa parte dell'America del sud, importanza che gli assicura la sua vantaggiosa situazione alla bocca del Rio della Plata, uno de' più grandi fiumi di quella parte di mondo.

Il commercio di Montevideo apre una via favorevole ai prodotti manifatturati d'Europa, in cambio dei quali dà materie greggie, per la maggior parte materie animali: le produzioni del terreno si riducono ancora a poca cosa, sendo tutte consumate sul luogo.

Gli articoli principali, che alimentano il commercio d'*espor-*

zione, sono: Cuoia di bove, *dette* di cavallo, carni secche, corna, crino, pelli di lupo marino, sego, lana e numerario.

Gli articoli poi d'*importazione* sono moltissimi; ma principalmente consistono in vini, tessuti di cotone, grano e farina, erba di Mattè, zucchero, tessuti di seta, cappelli, tabacco, oggetti di calzoleria (scarpe e stivali).

Il commercio di Montevideo è in continuo aumento: però le importazioni superano di molto il valore degli articoli esportati: nulladimeno è da notare, che come una notevol parte delle importazioni si spande nell'interno onde fornire ai bisogni del consumo, così il saldo non è fatto nello stesso anno. La stessa cosa succede nel commercio degli Stati Uniti, ove il valore delle importazioni trapassa sempre quello delle esportazioni.

La navigazione con Montevideo è pure in progresso dal 1851 in poi: in quell'anno entrarono in porto 390 bastimenti, della portata complessiva di 56m. tonnellale; ne uscirono 381 della portata di 59,349 tonnellate: oggi il numero delle navi che annualmente entrano in Montevideo può stimarsi 800; e qui come nel porto di Buenos-Ayres la bandiera sarda figura in prima linea, attesa la modicità delle tariffe di navigazione che l'hanno posta al caso di sostenere la concorrenza cogli stessi Inglesi e Americani, mentre la Francia viene solo in quart'ordine; ma colla perseveranza e l'attività, potrebbe competere con vantaggio coll'Inghilterra, ed anche vincerla per un gran numero di articoli, come sarebbero quelli di moda, merceria, passamanteria, cristalli, vetrami, nastri, colori preparati, prodotti chimici, seterie, calzoleria, cuoia lavorate, scialli, pannilani leggeri appropriati a quel clima, particolarmente flanelle, il cui basso prezzo accrescerebbe la vendita non solo nell'Uruguay, ma anche negli stati della Federazione Argentina, nel Chili e nel Perù, dove gl'Inglesi ne importano una quantità immensa di loro manifattura.

Il ministro del Commercio di Montevideo comunicò alle Camere di Commercio, due decreti sottoscritti dai maggiorienti di quella repubblica li 6 e 17 aprile del 1858, aventi per oggetto la

modificazione della tariffa delle dogane dei 13 giugno del 1837.

Il primo di que' decreti, sottomette al diritto dell'8 al 12 per 0|0 la riesportazione ed il trasbordo, le quali operazioni antecedentemente godevano franchigia: nulladimeno i reclami del commercio estero determinarono il governo a limitare gli effetti del decreto alle sole mercanzie destinate per i porti situati al di qua dei capi *Santa Maria* e *Sant'Antonio*, e a conservare la franchigia per quelle merci spedite al di là dei capi suddetti. Il secondo decreto dei 17 aprile, stabilisce una tariffa di guerra del 6 per 0|0 sulle importazioni dei prodotti esteri, e mette un'imposizione sui sali all'entrata e sui seghi all'uscita.

Il Commercio indiretto di Montevideo con Buenos-Ayres, si trova in tal modo posto a contribuzione, nel modo medesimo del commercio cogli altri porti esteri.

Questo è quanto credemmo urgente avvertire in questo corso circa i traffichi degli Europei coi due massimi emporii della Plata, emporii che specialmente poi interessano tanto il commercio italiano ed in particolare quello di Genova.

Un'ultima avvertenza è necessaria, ed è tutta politica: lo stato di Buenos-Ayres, che fu il più vasto de' 14 della Federazione Argentina, si separò da essa nel 1853, e fu riconosciuto indipendente nel 1855 dal governo degli Stati Uniti dell'America settentrionale; dal Brasile, dalla Francia, dalla Sardegna ec.: l'Inghilterra ed il Chilì fecero le loro riserve, pel caso d'una nuova riunione con gli altri stati argentini.

LEZIONE XXXVII.

SEGUE LO STESSO ARGOMENTO.

Rio de-Janeiro (fiume di gennaio , perchè fu scoperto dai naviganti portoghesi il primo giorno di quel mese) è una gran città, metropoli dell' immenso e ricchissimo impero del Brasile, situata sulla costa occidentale della baia e del fiume dello stesso nome, distante 8 kil. dalla foce della baia medesima nell'Atlantico. Anticamente questa città ebbe nome *San Sebastiano*. La sua popolazione ascende oggi a circa 200 m. anime.

Il porto di Rio, che comprende tutta la baia, è uno dei più belli e dei più sicuri che si conoscano. Rimpetto alla piccola isola dei *Cobra* ha un porto interno ove i bastimenti caricano e scaricano comodamente. Non lungi trovansi i cantieri di costruzione navale , dai quali uscirono quasi tutte le navi da guerra ed i bastimenti mercantili brasiliani. Il fisso delle maree è a un dipresso alle 4 e 1|4.

I prodotti delle provincie che alimentano il commercio di Rio, consistono principalmente in caffè, zucchero, tabacco, pelli e cotone.

Anche il riso è un articolo di non poca importanza per l'esportazione a Buenos-Ayres, in Portogallo ed in altri paesi.

Il grano è articolo di consumo e d'un commercio di grande importanza; ma è impossibile potere dare una cifra esatta della importazione che se ne fa annualmente in Europa, per la ragione che i registri doganali non ne conservan memoria; sulla

ostante, Hamann, console di Danimarca, il quale fu incaricato di prendere informazioni su tal soggetto, assicura, che il consumo che se ne faceva in Rio (1835) sommava a circa 10 mila tonnellate al mese, e che nel corrente dello stesso anno, la esportazione totale era stata di 100 mila tonnellate (*Faesser*). Il prezzo varia secondo le quantità più o meno considerevoli delle esportazioni, e il console suddetto lo computa, secondo il corso degli anni precedenti, a 12. m. *reis* per tonnellata, tenendo per punto di mira il prezzo delle migliori farine.

I progressi dell'agricoltura in tutte le provincie del Brasile, particolarmente in quelle i cui prodotti si esportano passando per Rio, come *Minas*, *San Paolo*, *Gojaz* ecc., sono importantissimi, e le vie di comunicazione mercè le vaporiere marittime e le strade carreggiabili hanno preso un tale sviluppo e si sono talmente migliorate, che il porto di Rio è divenuto un grande emporio.

Le piantazioni del caffè si sono talmente accresciute, che, secondo i registri della dogana, la esportazione di questa derrata da Rio ammonta ad un valore di 8 milioni di *melreis*. La coltura del caffè richiedendo gran numero di coloni, molti dei gran proprietari hanno fatto venire dalle isole Azorre gran numero di contadini portoghesi; e fu quella un'ottima idea, apportatrice di non lievi miglioramenti; perocchè quei coloni sendo uomini temperanti e dediti al lavoro, presto fecero prosperare le piantazioni dirette con tal sistema. Disgraziatamente quell'esempio non fu seguito da tutti i proprietarii; anzi la maggior parte di essi continuò il sistema della coltivazione con gli schiavi negri, infelici, che con tutti i mezzi hanno tentato e tentano procurarsi: e quello infame commercio ancora si continua da bastimenti portoghesi, i quali, sotto il pretesto di andare a comprare denti d'elefante, scaglie di tartaruga e cera sulle coste dell'Africa, vanno a mercanteggiarvi la carne umana, che poscia con immenso lucro rivendono nel Brasile, ove mantengono intelligenze sulle coste per facilitarne lo sbarco. Lo sbarco ha luogo di notte

e gli schiavi sono ricevuti da squadre armate di contrabbandieri, che poscia gli avviano verso l'interno.

La canna da zucchero, si è in questi ultimi lustri coltivata in quantità grandissima nel Brasile: la coltura del cotone invece, pare sia omai interamente abbandonata nella provincia di Rio: alcuni anni trascorsero senza che siasi operato un solo carico di questa merce, ed è probabile che la coltivazione del cotone scomparirà interamente come fu già la sorte di quelle dell'indaco, del rocù e del cacao le quali cessando han motivato lo accrescimento proporzionale delle piantazioni di caffè.

Rio de Janeiro è destinata a diventare l'emporio maggiore del commercio dell'America Meridionale. La sua situazione è più vantaggiosa di quella di Buenos-Ayres, il cui porto non in tutti i tempi è accessibile, sendo quasi sempre difficile la navigazione di quel grande estuario che chiamasi impropriamente il *Rio della Plata.*

Il porto di Rio ogni anno accoglie gran numero di bastimenti di ogni nazione, che in esso corrono da tutte le parti del mondo: dall'America del Nord, dalle Antille, dal Capo di Buona Speranza, dall'India e dall'Europa. E sono in Rio perfino varie banche cinesi, i cui negozianti consideransi solidarii gli uni degli altri.

I principali articoli d'*importazione* nello emporio di Rio, compongonsi di oggetti di chincaglieria, seteria, ebanisteria, serrature, tele e panni, mobili, stoffe e tessuti di cotone, come indiane, calicot ed altre tele leggere. I vini e la farina, le maioliche, le terraglie, i vetri lavorati, sono pure oggetti di considerevole importazione; e così si dica degli articoli di moda, di *toeletta* e di profumeria. Agl'Inglesi in gran parte appartiene il commercio d'importazione dei ferri lavorati, di chincaglieria, ecc., mentre i lavori di ferro ordinarii e grezzi, ed i ferri in lastre son portati dagli Svedesi. Le tele sottili d'Irlanda sono le più ricercate. I panni francesi ed inglesi trovano notevole smercio;

ma devono essere leggeri e di brillantissimi colori, altrimenti non si venderebbero con vantaggio. Gli Svedesi, gli Americani degli Stati-Uniti, e gl'Inglesi del Canadà, son quelli che importano in copia maggiore il legname da costruzione e pei fabbricati e per la marina. I Norvegiani e gli Svedesi portano alberature, travi e tavole, sia di quercia, di faggio o d'abete, di 14 a 20 piedi di lunghezza, di 10 a 12 pollici di larghezza, ed 1 pollice 1\|2 a 3 pollici di spessore. L'Inghilterra, la Francia e Amburgo spediscono in copia a Rio bellissime mobilie; quelle di *mogano* sono preferite, e consistono in seggiole, sofà, comodini, credenze, dispense, librerie, armadii, tavole da giuoco, da mangiare, per il thè, ecc.: ma tutti questi oggetti bisogna poter dare a prezzi miti, e devono essere fatti con gusto e aver bella vista. I pianiforti a tavola sono ricercatissimi. Da lungo tempo gli Americani dell'Unione hanno il monopolio dell'importazione della farina necessaria al consumo nel Brasile: l'importazione della farina dall'Europa ascende appena a 2 o 3m. barili all'anno, e quando se ne trova sul mercato può difficilmente sostenere la concorrenza coll'americana.

Dallo emporio di Rio poi, il commercio trae e sporge nel mondo, ma specialmente in Europa, caffè, zucchero, cuoia secche, corna, riso, tabacco, *tafìa*, tapioca, cotone, legni da tinta e legni preziosi da lavoro, indaco, ipecacuana, polvere d'oro, diamanti ed altre gemme.

Il commercio del Portogallo col Brasile ha molto diminuito, a grado che andò scemando l'influenza di quella potenza sulla sua magnifica colonia emancipata. Gl'immensi possessi, che le grandi famiglie portoghesi tenevano ancora nel Brasile, anche dopo la separazione dei due stati, davano a quelle grande preponderanza, di cui si servivano per favorire a tutt'uomo il commercio col Portogallo. Ma tutto mutò dopo la partenza di Don Pedro per l'Europa: le possessioni colossali dei Portoghesi furono frazionate, vendute, sequestrate, e quantunque vi abbiano patrimonii considerevoli, i creoli in gran parte hanno preso

possesso delle ricchezze territoriali ed hanno acquistata la preponderanza politica e commerciale in tutto l'impero. Nulladimeno il commercio al minuto è ancora nelle mani dei Portoghesi, e ciò in grazia all'indolenza naturale dell'indigeni. E lo stesso si dica del traffico esercitato dagl'esteri, particolarmente dagli Americani, la cui navigazione supera la brasiliana.

Attualmente, l'Inghilterra possiede a un dipresso 30 °/₀ del commercio del Brasile, gli Americani dell'Unione 20; la Francia 12; la Germania e l'Austria da 12 o 14 per °/₀.

Il contrabbando è praticato sopra larga scala su tutta la costa del Brasile.

Il regolamento delle dogane del Brasile, promulgato ai 21 Giugno 1836 e comunicato alle camere di commercio, componesi di art. 251.

I diritti son percetti secondo le valutazioni di una *pauta* redatta a Rio de Janeiro, da una commissione formata di onesti ed esperti negozianti e fabbricanti di nomina governativa.

La commissione è divisa in sezioni di 3 membri, e ciascuna sezione è incaricata della valutazione d'una medesima specie di mercanzia, secondo che vien giudicato conveniente.

La *pauta* (tariffa) risulta da due leggi dei 24 e 25 settembre del 1828 che han fissato i diritti come segue:

Importazioni . . . . 15 per °/₀.
Trasbordi e riesportazioni. . . . . 2 per °/₀.

I quali diritti sono percetti a norma d'una tabella di valutazioni ufficiali, la quale, secondo l'articolo 157 del regolamento, deve rivedersi ogni triennio.

Il diritto d'ancoraggio, stabilito dall'art. 9, titolo 1° della legge del 31 ottobre 1835, portato a 30 *reis* per tonnellata, pagabili dai bastimenti nazionali che non apparterranno alla navigazione del cabotaggio, e dai bastimenti esteri.

Il diritto del 20 per 0|0 sulle cuoia, nella provincia di Rio Grande, è ridotto al 15 per 0|0.

Il diritto di riesportazione e trasbordo delle merci, spedite per la costa d'Africa è aumentato dal 2 al 15 per 010.

La tariffa stabilita dalla disposizione n. 3 del titolo IX della legge 31 ottobre 1835, sopra i giornali ed altre pubblicazioni periodiche, estere, è ridotta a 10 *reis* per numero, indipententemente dal peso e dalla distanza.

L'esenzione di dazio, accordata dall'articolo 51, titolo IV, della legge dei 19 novembre del 1831, alle macchine che non sono per anco in attività ed uso nelle provincie dove furono importate, è estesa fin d'ora alle macchine a vapore introdotte per essere applicate a qualsiasi specie d'industria locale, ai libri che fan venire i particolari per proprio uso, come pure agli animali fatti venire o recati nel Brasile pel miglioramento delle razze.

I conti si tengono nel Brasile come in Portogallo, in *reis* di cui 1,000 fanno un *milrea*; 100,000 un *cento milrea*; e 1,000,000 un *mil milrea*, chiamata un *conto di reis*.

Ed anche i pesi e le misure possono, in genere, dirsi uguali alle portoghesi; ma sonvi eccezioni per quanto riguarda le misure di capacità, particolarmente in alcune località del Brasile.

I cambi sono analoghi a quelli del Portogallo, colla sola eccezione però, che al Brasile non vi è carta nazionale. Londra dà a Rio de Janeiro 60 den., poco più o meno, per il *milrea*, valutato in contanti.

· Fernambuco o Pernambuco, città e porto del Brasile, situato a egual distanza al nord di Rio de Janeiro, e al sud Bahia.

Fernambuco è la riunione delle due città d'Olinda e di Récifé,

poco distanti l'una dall'altra. La città d'Olinda capitale della provincia detta di Fernambuco, è di nessun valore oggi, dal punto di vista del commercio, che si fa principalmente a Recife, luogo munito di due porti: il superiore si chiama il Mosquiero, ed è formato da una catena di roccie parallele alla città; il porto inferiore, chiamato Poco, è accessibile alle navi di 400 tonnellate, ma poco sicuro a motivo del suo troppo largo recinto. Il porto superiore ha due ingressi, nei quali l'acqua è diversamente profonda.

La provincia di Fernambuco ha settantacinque leghe di costa: è coperta di belle foreste, ove trovasi molto legno da tinta che porta il suo nome. Una volta le campagne erano ben coltivate, e somministravano più di 15,000 casse di zucchero; ma le vessazioni e le imposte hanno fatto emigrare molti dei suoi abitanti nel Paraguay, nel Perù e nel Chilì; in modo che la produzione dello zucchero oggi è molto diminuita, quantunque sia ancora assai considerevole, potendosi valutare da 8 a 10m. casse. Ma una delle principali ricchezze di questa provincia consiste nel suddetto prezioso legno da tinta, del quale i navigli d'Europa prendono carichi in cambio dei prodotti manufatturati che recano.

Un'abbondante raccolta di cotone nella provincia di Fernambuco, deve dare oggi non meno di 100 mila balle di quella derrata, del peso ogni balla di 4 a 5 *arrobbe*, cioè di 65 kilogrammi e $^1/_2$. Nel 1830 quel raccolto ammontava appena a 30mila balle. Negli scorsi anni Fernambuco esportava in maggior copia cotone perchè vi giungeva il prodotto delle provincie del nord (Paraiba, Rio-Grande e Sèara); ma ora i trafficanti comprano la merce sui luoghi stessi ove le navi sono mandate, per fare i loro carichi per l'Europa.

Inoltre, in questa provincia, trovasi le città d'Igaracu, Serinham o Villaformosa, Porto Calvo, Lagoas del Norte, S. Antonio, Rio-Grande, Lagoas del sud e Penede, sul fiume S. Francesco, che serve di confine al sud, come l'isola di Itamaraca al nord.

L' industria in Fernambuco si riduce a poco; non vi si fabbricano che gioielli d'oro e d'argento, lame buonissime di spade e poc'altro. Ma il commercio vi è fiorente, e tutti i giorni aumenta d'attività e d' importanza.

Secondo gli ultimi documenti pubblicati, le *importazioni* ponnosi stimare ad un valore di 30 milioni di fr., e le *esportazioni* a 25 milioni. E gli articoli *importati* principalissimi son questi: Tessuti di lana, cotone, cotone e seta, salumi, birra, formaggio, carta, ferro, rame in foglia, chincaglieria e lavori da ferraio, vino, liquori, acquavite, farina; mentre ecco la nota degli articoli *esportati* pur principalissimi: zucchero, cotone, cuoia secche e salate. — In seconda linea poi, vengono, fra le *importazioni*: il thè, la potassa, le droghe, la manna, i legumi, le frutta secche, paste da cuocere, i burri, l'olio d' oliva, ecc.; e fra le *esportazioni*: il rame vecchio e le corna.

Il commercio di Fernambuco è fatto annualmente da 6 in 700 navigli, d'Inghilterra, degli Stati-Uniti, di Portogallo, di Francia, d'Italia (Sardegna).

Per le monete, i pesi, le misure, il commercio di Fernambuco si regola come quello di Rio de Janeiro.

Bahia o S. Salvador fu un tempo la capitale del Brasile. È situata sull'orlo orientale della baia di *Todos os Santos* o Tutti i Santi (1). Possiede un vasto ed eccellente porto nella detta baia, il quale ha 8, e 10 fino 40 braccia di profondità. In esso adunque le più poderose armate potrebbero ancorare.

Dopo Rio de Janeiro, Bahia è il più vasto e ricco emporio del Brasile, sendo vantaggiosamente situata quasi ad ugual distanza dalle due estremità dell'impero. Le *esportazioni*, in ge-

(1) Latitudine Sud, 12° 58'; long. Ovest 40°, 51'.

nere zuccheri, sono fra le più considerevoli, ed ascendono annualmente a 50 mila casse di 12 quintali ciascheduna. Poi 40 a 50 mila balle di cotone di 170 libbre l'una; 5 mila mezze botti di caffè. E poi finalmente gran numero di pelli, grande quantità di tabacco, di riso, di legno da tinta e da ebanisteria, e di metalli preziosi provenienti dalle miniere.

Gli articoli d'*importazione* sono gli stessi di quelli di Rio de Janeiro, superiormente descritti, e principalmente composti di oggetti di manifattura europea, di qualunque specie di vini e spiriti, ed ogni sorta di chincaglieria, profumeria, articoli di moda ecc.

Il complesso del valore della *importazione* può stimarsi 50 milioni di fr.; ed il valore totale della *esportazione* a 40 milioni. Però le oscillazioni da un anno all'altro sono notevolissime in questo emporio, e ne daremo alcuni esempi consultando la storia passata del commercio di Bahia. Sulla fine del 1830, la cessazione del commercio legale degli schiavi, che chiudeva il mercato ad una quantità considerevole di provenienze dall'Inghilterra e dalla Germania, e recava una grande perturbazione nei capitali impegnati di quel commercio, fu cagione di una di quelle oscillazioni.

Sul principio del 1831, i torbidi politici che divisero Bahia in due campi: quello dell'indigeni e quello dei Portoghesi, spingevano alla rovina e portavano ristagno nelle operazioni di diverse case portoghesi debitrici di cospicue somme al commercio estero.

Nel 1832, la distruzione dei raccolti della provincia, per effetto degli uragani, che dal novembre 1831 al giugno 1832 imperversarono, e le pioggie ripetute annegarono le coltivazioni, ecco un'altra causa di perturbazione. Lo zucchero, principale ricchezza della provincia, entrò per i 6|10 di meno nel valore medio dell'*esportazione* dei cinque precedenti anni.

Nel 1829, il caffè non figurava nel quadro delle *esportazioni* che per 215.000 franchi. L'aumento progressivo dell'esportazione

di questo prodotto, è dovuto specialmente alla perseverante intelligenza d'una colonia svizzera detta *Leopoldina*, fondata vivente la prima imperatrice, all'estremità meridionale della provincia, nel circondario di Villaviciosa. L'altezza sempre notevole nei prezzi della derrata ha certamente secondato gli sforzi dei coloni, ma il loro caffè, côlto opportunamente e ben curato, ha sulle altre qualità della provincia un vantaggio del 40 per °|₀.

Un quadro statistico molto ben fatto indica le contrade con le quali le relazioni di Bahia sono più attive. Crediamo pregio dell'opera inserir quì quel lavoro a lume maggiore de' trafficanti e speculatori in quelle parti ricchissime dell'America.

Inghilterra. — Nel 1833, ha somministrato i 63|100 della *importazione* di Bahia: la quasi totalità dei tessuti di lana, delle stoviglie (19|20 della quantità importata), burro (23|25), merluzzo o baccalà (9|10), tessuti di cotone (17|20), sapone (83|100), polvere pirica (8|10), ecc., ecc.

Ha esportato un poco più di 1|3 dei prodotti venduti all'estero, gli 83|100 del cotone, i 3|11 dello zucchero; non compreso il suo interesse nelle *esportazioni* delle città anseatiche, che si calcola a 1|5 dell'*esportazione* totale di quest'articolo, i 18|100 del tabacco, ecc.

Città anseatiche. L'aumento che presenta la cifra delle *importazioni*, rapporto ai due anni anteriori, verificossi principalmente sui tessuti di seta, di lino e di cotone, e sulle bevande, eccettuato il vino e l'acquavite.

La considerevole riduzione delle *esportazioni*, relativamente al 1832, risulta d'una forte diminuzione nelle compre di zucchero, cotone, cuoia e caffè.

Portogallo. Ha *importato* circa i 3|10 dei vini ricevuti dall'estero; ed ha *esportato*, rhum, tabacco, cuoia, e un poco di zucchero.

Austria. Il vino e la polvere pirica sono quasi i soli due articoli che abbia *importati*. La sua *esportazione* ha consistito, appresso a poco esclusivamente, in zucchero e caffè.

Stati Uniti. Il loro principale articolo d' *importazione* è la farina, della quale hanno fornito, nel 1833, pel valore di 808,400 fr., solo 25, 700 franchi di più dell' Inghilterra: hanno *importato*, eziandio merluzzo, sapone, ecc.

Lo zucchero è entrato per 393,600 franchi, nella loro *esportazione.*

Francia. La somma totale del commercio, *importazioni* ed *esportazioni*, nel 1833, ascese a 4 milioni 918,600 fr., cioè 322,000 fr. di più che nel 1829; la cui cifra era restata superiore a quella dei tre anni precedenti.

Salvo qualche rara eccezione, la qualità dei prodotti francesi non suscita in Bahia nessuna delle recriminazioni che compromettono sì gravemente, in altri punti, i veri interessi del commercio.

Nondimeno i negozianti francesi, specialmente i fabbricanti di tessuti di seta, devono raddoppiare di sforzi per vincere la seria concorrenza, che dal 1834, gli fanno le fabbriche d' Inghilterra e di Germania.

Astenendosi dal mandare qualità superiori, che a Bahia non sarebbero nè apprezzate, nè pagate il loro giusto valore, non bisogna limitarsi pertanto alle qualità affatto comuni. Specialmente bisogna applicarsi a bene assortire la merce secondo il gusto delle genti di quel paese.

Egli è certo che al cospetto della voga e buon mercato dei tessuti di cotone, il consumo dei tessuti di seta presenta poche probabilità d'aumento, sopra un mercato ove le case più ricche tendono continuamente a ridurre le loro spese; ma l' importanza delle vendite effettuate, specialmente nel 1833, deve impegnare il commercio francese a non lasciarsi sopraffare nel traffico d' un prodotto, la cui superiorità, sui prodotti rivali, è bene stabilita.

Sardegna. I vini, il sapone, qualche bevanda, le paste da cuocere ed altri diversi commestibili, hanno formato i 3|4 della *importazione* sarda.

E le cuoia e gli zuccheri sono, appresso a poco, i soli articoli dell'*esportazione* della Sardegna.

Una contestazione fra le autorità brasiliane e il console inglese, nello stesso anno, ha provocato una decisione ministeriale, in seguito della quale, nessun bastimento estero può oltrepassare il capo Sant'Antonio, senza ancorare e pagare il diritto d'ancoraggio ed altre spese di porto. Avanti questa decisione, i bastimenti mandavano qualche volta a prendere istruzioni sulla situazione del mercato; la natura delle quali, gli decideva sia ad entrare nel porto, sia a far vela per altra destinazione. Ma ormai, non possono oltrepassare lo scoglio, senza esporsi a ritardi e ad un aumento di spesa; aumento tanto più pesante, in quanto che il modo di stazare della dogana brasiliana, che serve di base alla liquidazione del diritto d'ancoraggio, dà sempre risultati onerosi per il commercio estero.

Potendo per la sua posizione Bahia divenire il centro di un commercio importante di legni da costruzione e d'ebanisteria, quando la industria si occuperà con attività della cultura delle coste orientali, crediamo far cosa grata ai lettori dando qui alcuni particolari sui principali legni che crescono in questa provincia, come anche in quelle di *Porto-Seguro*, e di *Espirito-Santo*.

Lista dei legni da costruzione che crescono nella provincia di Bahia

Peso di ciascun piede cubo comparato.

	Arrobas.	Arrates.	Onces.	Octares.
Sucupira mirim. — Serve alla costruzione di tutte le parti delle navi	1	27	7	4
Páo de arco. — È impiegato per far le chiglie, le sopracchiglie, i cabetani, i ponti ed i fianchi delle navi	2	2	7	0
Páo roxo. — Serve agli stessi usi del *Páo de arco*, e si adopra anche				

	Arrobas.	Arrates.	Onces.	Octaves.
per travicelli nelle case . . .	1	31	9	4
Pequim. — S'impiega nella costruzione de' recinti de' bestiami, delle fiancate, degli archivolti, ecc. ecc. .	2	0	3	4
Sapucaya. — Impiegasi nelle chiglie, cabestani, fianchi, contrafforti delle navi.	2	9	7	0
Ietahy giallo. — Serve a far archi, piroghe, sopporti, casse da zucchero		9	7	0
Vinhatico. — Si impiega nei soffitti e pavimenti; se ne fanno tavole, ponti, piroghe d'un sol pezzo e fianchi di navi	1	14	0	4
Putumupi. — È uno dei migliori legni per far tavolati, coperture, ponti di navi.	1	16	0	0
Louro. — Impiegasi nei pavimenti delle case, a far remi, ecc. . .	1	5	5	0
Iaquitiba. — Buono a far piccoli alberi, e soprattutto le casse da zucchero	1	12	4	0
Páo de olio rosso. — Serve agli stessi usi	1	24	1	4
Aljetahipetà. — Buono al far porte e finestre delle case.	1	28	5	4
Candurù. — Se ne fanno scrivanie e sedie	1	16	2	4
Sebastiò d'arruda. — Preferiscesi pei mobili di lusso	2	2	15	2
Pequihà o Pekea Iacaranda. — Adoprasi a far mobili preziosi . .	1	27	3	0
Olandim. — Impiegasi a far colon-				

	Arrobas.	*Arrates.*	*Onces.*	*Octaves.*
nette, cofanetti, ecc.	1	25	9	0
Sicupirassu. — Se ne fanno fianchi e trombe per navi, traverse d'àncora, e serve anche nella costruzione delle case				
Oyticica. — S' adopra nelle armature degli archi, ecc.				
Cedro. — Serve alla scultura d'ornato.				

Questo interessante prospetto, modificato un poco quanto agli usi del legname, è opera dei colonnelli brasiliani Ant. de Brito Freyre, e Christ-Fred Weinholtz; lo fecero nel 1760. Le persone però che specialmente si occupano di queste materie, troveranno in proposito molteplici e sodisfacenti circostanze nello eccellente *Viaggio intorno al Mondo* del De Freycinet.

Bahia o San Salvador è la seconda città del Brasile. - Popolazione: 120 mila anime.

LIBRO TERZO

DELL'AMERICA SETTENTRIONALE AL NORD DEL GOLFO DEL MESSICO.

LEZIONE XXXVIII.

AMERICA RUSSA, CANADÀ, NUOVA BRETTAGNA, GROENLANDIA E ISLANDA.

La vastissima regione che imprendiamo ora a considerare brevemente, comprende tutta la parte settentrionale dell'America del Nord; è circoscritta al Nord, dall'Oceano Glaciale, all'est, dall'Oceano Glaciale e dall'Oceano Atlantico, al Sud, dagli Stati Uniti e dal Grande Oceano, all'ovest dal mare, dallo stretto di Behring, e dall'Oceano Glaciale.

1° AMERICA RUSSA.

Divisioni. — *Parte continentale.* È abitata da alcune tribù indipendenti, d'Eskimali, di Kolusci e d'altri popoli: quelle delle coste fanno il commercio delle pelliccie con gli agenti della Compagnia Russa, in possesso di qualche località.

Parte insulare. Componesi dell'arcipelago delle *Aleuzie*, e del gruppo di Kodiak, posseduto dagli Eskimali, di diverse isole dell'arcipelago di *Quadra* e *Vancouver.* — Sulla principale di queste ultime, chiamata *Sitka*, stà la piccola città di *Nuova-Arkhangelo*, in cui risiede il governatore degli stabilimenti russi, e la cui popolazione appena si eleva ad un migliaio di abitanti.

2° NUOVA BRETAGNA
o
COLONIE INGLESI DELL'AMERICA DEL NORD.

Divisioni. — *Governi* suddivisi in contee, e *territorii* occupati da popoli indigeni indipendenti.

Ecco i *governi*: Il basso Canadà o Quebec; l'alto Canadà o York; la Nuova Scozia; il Nuovo Brunswick, fra il San Lorenzo e la Nuova Scozia; l'isola del Principe Eduardo; l'isola di Terra Nuova.

Territori: di Mackensie o del Nord; dell'Ovest; della Nuova Galles o Maine dell'Ovest; del Labrador o Maine Orientale.

Popolazione. — 2,500,000 abitanti.

Le città principali ed empori inglesi in que' vastissimi paesi sono:

Québec, con 40 mila anime, è vasto porto sul fiume San Lorenzo, capace di contenere 100 vascelli di linea. Antica capitale del Canadà sta nella parte inferiore di questo paese. — Buon commercio marittimo; battelli a vapore per Montréal.

Montréal, con 40 mila anime, pur nel Canadà. Porto sulla sinistra del San Lorenzo, con deposito di pelliccerie della compagnia del nordovest; centro di commercio del San Lorenzo superiore.

York, 10 mila anime, capo luogo dell' Alto Canadà, con porto sul lago Ontario.

Kingston, con 10 m. anime. Porto sul lago Ontario, il più commerciante dell'alto Canadà. Stazione della flotta dello interno; arsenale e cantiere militare.

Saint-John, con 20 mila anime; porto franco nella Nuova Brunswick.

Halifax, 25 m. anime, capo luogo della Nuova Scozia. Buon porto e molto trafficante; stazione ordinaria dell'armata inglese; vasto cantiere di costruzione navale; *pacchetti* regolari per Liverpool e Falmouth, in Inghilterra, Nuova York, le Bermude, ecc. Navigazione a vapore sul San Lorenzo, per Québec e Montréal.

Saint-John, con 20 mila anime, capo luogo dell'isola di Terra Nuova, con buon porto; gran pesca ed esportazione di pesce secco (baccalà); costruzione di navi.

Liverpool, la seconda città della Nuova Scozia. Porto eccellente; commercio assai importante.

Annapolis. Porto superbo nella Nuova Scozia.

Ora ecco le possessioni e gli emporii francesi:

Isole San Pietro, gran Miquelon e *piccol Miquelon*, presso la costa meridionale dell'isola di Terra Nuova. — Quelle isole sono importanti per la pesca del merluzzo (baccalà). Sulla prima, la più piccola, trovasi un borgo dello stesso nome abitato da circa 1000 anime. — La gran Miquelon ha 36 o 40 kilometri di circuito. — La popolazione totale delle due isole si eleva a 2,130 abitanti.

La Francia riceve annualmente da San Pietro e Miquelon per 14 a 15 milioni di franchi di *merluzzo*, *olio* e *barbigli* di *balena*, *olio* di *merluzzo*, ecc.; mentre le esportazioni francesi per quelle isole, centro della gran pesca, s'elevano a 6 o 7 milioni di franchi, e consistono principalmente in *sale*, *tele* di *lino* o di *canapa*, *mercerie*, *cordami*, *ami* e *reti per la pesca*, *carne salata*, *sidro di pere*, *pane* e *biscotto da marina*, *lavori in metallo*, *burro salato*, *legno comune*, *vini* e *acquavite*, *pelli lavorate*, *farina*, ecc.

3° GROENLANDIA.

Gruppo di due o tre grandi isole e di altre molte più piccole; vere solitudini ghiacciate, percorse dagli Esquimali-Kalatiti.

I Danesi vi hanno formato qualche stabilimento, allo intento della pesca delle foche e delle balene.

4° ISLANDA.

Quest'isola, non molto distante dal gruppo della Groenlandia, appartiene pure ai Danesi, ed è abitata da un 60 m. anime. *Reikiavik*, con un migliaio d'abitanti n'è la capitale: è una piccola città, ma pur possiede una biblioteca di 5,000 volumi, un liceo, diverse società di lettura e di scienze, una stamperia e due giornali.

Il freddo, intensissimo e lungo, è il flagello di tutte queste regioni dell'America settentrionale.

Le colonie inglesi del Canadà, il Nuovo Brunswick e la Nuova Scozia, sono generalmente fertili, e producono ogni sorta di *grani*, *lino*, *canapa*, *tabacco*, ecc.; la Nuova Scozia produce *ferro* e *carbon fossile*.

L'Islanda non ha che un poco d'*orzo*, *canapa*, *lino*, *licheni* e *muschi*.

L'*orso bianco*, la *balena*, le *foche*, i *liocorni marini*, e una moltitudine d'*uccelli acquatici*, vivono su tutte le coste. — I *cavalli* e le *ranne*, i *bovi*, le *pecore*, vi sono numerosissimi.

L'America Russa offre al commercio gran quantità di *pelliccie* e *di legni da costruzione*.

La nuova Bretagna offre molto *legno da costruzione*, *tavole*, *alberi*, *doghe*, *potassa*, *pelliccie*, *grani*, *pesce salato*, *merluzzo* e *castoro*, (secrezione contenuta in alcune borsette poste nel basso

del castoro). Ne' suoi porti si costruiscono molte navi mercantili per conto degli armatori dell' Inghilterra. Le nostre relazioni con questa contrada sono quasi nulle.

I Danesi estraono dalla Groenlandia, *olio* e *costale* di *balena*, *pelli* di *foche*, di *alci*, d' *orsi* e di *lepri*, *lanugine* d' *uccelli*, *corna* di *liocorni marini*, ecc.

E dall' Islanda *pesce salato*, *lanugine* d' *uccelli*, *lichene*, *corna* di *bue*, *lana*, ecc.

La Nuova Brettagna possiede alcuni canali: i principali sono il *canale di Welland*, per cui il lago Erié comunica col lago Ontario, evitando la cascata del Niagara; e il canale di *Halifax* che riunisce l'Atlantico alla baia di Fundy, e della parte occidentale della Nuova Scozia fa un'isola.

LEZIONE XXXIX

GEOGRAFIA COMMERCIALE

DEGLI

STATI UNITI DELL'AMERICA DEL NORD O UNIONE.

Confini. — Al nord, la Nuova Bretagna; all'est, l'Oceano Atlantico; al sud, gli Stati-Uniti del Messico e il golfo del Messico; all'ovest, ha il Grande Oceano.

Popolazione. — 28,000,000 d'anime.

Divisioni. — L'*Unione* componesi di 33 *stati* e un *distretto federale*, divisi in *contee* o *shires*, più 5 *territori* ed il *distretto* d'Arizona.

Gli *stati*, si distinguono in stati dell'*est* del *centro*, del *sud* e dell'*ovest*.

Stati dell' est	Maine; capo-luogo — *Augusta.*
	New-Hampshire. — *Concord.*
	Vermont. — *Montpellier.*
	Massachussets. — *Boston.*
	Rhode-Island. — *Provvidenza.* *Newport.*
	Connecticut. — *Hartford.* *New-Haven.*
Stati del centro	Nuova-York; capo-luogo. — *Albany.*
	Nuova-Jersey. — *Trenton.*
	Pensilvania. — *Harrisbourg.*
	Delavare. — *Dover.*

Stati del sud:
Maryland; capo-luogo. — *Annapolis.*
Virginia. — *Richmond.*
Carolina del nord. — *Raleigh.*
Carolina del sud. — *Colombia.*
Georgia. — *Milledgeville.*
Alabama. — *Tuscaloosa.*
Mississipi. — *Jackson.*
Luigiana. — *Nuova Orleans.*
Florida. — *Talahassée.*
Texas. — *Austin.*

Distretto federale di COLOMBIA, fra Marylande Virginia; capo-luogo *Washington*, metropoli di tutta la Unione.

Stati dell' ovest:
Tennessee; capo-luogo. — *Nashville.*
Kentucky. — *Francfort.*
Ohio. — *Columbus.*
Michigan. — *Détroit.*
Indiana. — *Indianapolis.*
Illinois. — *Vandalia.*
Missouri. — *Jefferson.*
Arkansas. — *Little-Rock.*
Jowa. — *Council Blaff.*
Wisconsin. — *Madison.*
Minesota. —
Orégon. — *Astoria.*
California. — *San Francisco.*

I cinque territori sono:
Nuovo Messico; capo-luogo *Santa-Fè.*
Kansas.
Nebraska.
Utah, fra il Minesota e la California.
Washington

Ora ecco le città principali dell' Unione, e li suoi maggiori empori commerciali:

Washington, 40 mila anime, nel *distretto federale* sul fiume Potomac, che vi forma un porto; è la capitale della Unione e la sede del Congresso Nazionale.

Nuova York, 624 mila anime; porto alla foce dell'Hudson. Primario emporio degli Stati Uniti; possiede varie fabbriche, stamperie attive, commercio considerevole di libri, cantieri da costruzione; il suo arsenale marittimo è a *Brooklyn*, che si può considerare come un subborgo di Nuova York.

Posta regolare a vapore, che parte quattro volte al mese per Londra. Trenta vaporiere per Boston e Filadelfia; servizio regolare postale a vapore per Savanah, Charleston, Nuova-Orleans, Avana, Vera-Cruz, Montevideo e Buenos-Ayres.

Filadelfia (in Pensilvania) 410 mila anime, sull'Ohio. Ha ricche miniere di carbon fossile; costruzione di battelli e di macchine a vapore, fonderia di cannoni, chioderia, vetrerie, fabbriche di stoviglie, di stoffe di lana e di cotone; vaporiere per la Nuova Orleans, per la Nuova York, per Boston, ecc.

Boston (nel Massachussets), 140 mila anime. Porto vasto ed eccellente; terza città dell'Unione per il commercio. — Patria di Franklin. — Il porto di *Charlestown*, (12 m. anime) col quale comunica per un ponte di legno, può essere riguardato come suo subborgo: possiede un arsenale marittimo e cantieri da costruzione.

Baltimora, 170 mila anime. Porto nello stato di Maryland, sul fiume Patapsco. Deposito dei caffè delle Antille e delle cuoia dell'America meridionale; relazioni estese con Haïti e Cuba. Sonvi cantieri per la costruzione di golette molto stimate per la loro velocità, ed altre navi; ha manifatture di stoffe di cotone, di azurro all'uso di Prussia, di vetriolo, ecc.; vetrami, distillerie di ginepro. Dal 1829, vi si coltivano i bachi di seta.

Nuova Orleans, 120 m. anime. Porto a 140 kilometri dalla foce del Mississipi, la cui larghezza in questo luogo è di 1,500 metri e la profondità di 70. Tutti gli Stati e territori dell'ovest esportano i loro prodotti per questo porto, e vi trovano le loro

provviste; 150 vaporiere e 1,400 barche percorrono il Mississipi e li suoi principali affluenti, e vanno fino a Pittsbourg sull'Ohio, nella Pensilvania, sbarcando sulle due rive i prodotti delle manifatture d'Europa importate in Nuova Orleans.

CINCINNATI, 116 mila anime; nello Stato e sulla diritta dell'Ohio. Manifatture di cotone e di panni lani: costruzione di battelli e di macchine a vapore, cartiere, saponerie, fabbriche di birra, raffinerie di zucchero, prodotti chimici. — Relazioni con la Nuova Orleans.

Richmond, 23 mila anime. Porto sul fiume James, nello Stato di Virginia. Arsenale, fonderia di cannoni, manifatture d'armi, chiodi, selle, carrozze, ecc.

Charlestown, 40 mila anime. Porto della Carolina del Sud, al confluente del Cooper e dell'Ashley. Cantieri. Pacchetti per l'Havre.

Savannah, 10 mila anime. Porto molto commerciante nello stato di Georgia.

Mobile, 10 mila anime. Porto nello Stato d'Alabama, sul golfo del Messico.

Providenza, 25 mila anime. Porto nello Stato di Rhode-Island. Manifatture di cotone e di panni lani, cartiere, ecc. Diverse banche. Commercio assai esteso con l'Europa e le Indie Orientali.

Galveston. Porto principale del Texas, in un'isola dello stesso nome; esporta eccellente cotone.

San-Francisco, 40. mila anime, capo-luogo della California. Città nuova: *esporta* l'oro raccolto nei *placeres; importa* vini, farine, ed ogni specie d'oggetti manifatturati.

Si osservano inoltre nell'interno della Unione le seguenti città:

Troy (Nuova-York), 12 mila anime. Fabbrica d'armi, tele.

Augusta (Georgia), 7 mila anime, sul fiume Savannah. Deposito di cotone dell'alta Georgia, esportato pel Savannah medesimo.

Natchez (Mississipi), 3 mila anime. Esportazione di cotone.

San-Luigi (Missuri), 6 mila anime. Deposito del commercio

fra la Nuova Orleans, Cincinnati e Pittsbourg; vaporiere che spingonsi fino a questa città; tutti gli anni caravane per Santa-Fè, nel Nuovo Messico.

Louisville (Weutucky), 21 mila anime, sul fiume Ohio. Costruzione di macchine a vapore, manifatture di sapone, distillerie di *whisky*, relazione con Cincinnati, San-Luigi e Nuova Orleans.

Lexington (Kentucky), 6 mila anime. Università: manifatture di cotone e lanificii; fonderie e raffinerie di rame e di stagno; fabbriche di chiodi.

E sulla costa:

Portland (Maine), 13 mila anime., eccellente porto.

Portsmouth (New-Hampshire), 8 mila anime. Cantieri da costruzione, arsenale.

Salem (Massachussets), 14 mila anime, sul Delaware, commercio estesissimo con le Indie Orientali; cantieri di costruzione navale.

Plymouth. Porto al sudest di Boston.

New-London (Connecticut). Porto sullo stretto di Long-Island.

New-Port (Rhode-Island). 8 mila anime, sull'isola di Rodi. Bel porto e inespugnabile fortezza.

New-Haven (Connecticut), 11 mila anime. Università, cave di marmo serpentino.

Alessandria (distretto di Columbia), 8 mila anime, sulla dritta del fiume Potomac, al sud di Warshington.

Norfolk (Virginia), 10 mila anime, sulla baia di Chesapeack, uno dei migliori porti dell'Unione. Esportazione di tabacco e di cotone.

Sant'Agostino. (Florida), 2 mila anime. Buon porto.

Pensacola. (Florida), 2 mila anime, il miglior porto dell'Unione, sul golfo Messico: arsenale marittimo. Esportazione di cotone.

Astoria (Stato d'Orégon). Porto e stabilimento commerciale, alla foce dell'Orégon nel Grande Oceano.

La temperatura è variatissima ne' diversi stati dell' Unione; per tutto però più fredda di quella dei paesi d'Europa situati sulla stessa latitudine: inverni rigorosi negli Stati del Nord; fortissimi calori nella estate in quelli del Sud, vicini al tropico del Cancro.

Produzioni naturali. — *Oro*, *rame*, *piombo*, *ferro*, *sale*, *marmo*, *carbon fossile* e *antracite*, *cromato di ferro*.

Terreno fertile; l'agricoltura che è molto incoraggiata, forma la principale occupazione degli abitanti dello interno, e produce *grano*, *segale*, *orzo*, *saggina*, *avena*, *patate*, *maïs* e ogni sorta di *legumi; riso* e *indaco*, specialmente nelle due Caroline nella Georgia e nella Luigiana. Il *cotone* è il principale prodotto delle Caroline, della Georgia, dell'Alabama, del Tennessee, dello stato del Mississipì, della Luigiana e della Florida. La Georgia e la Luigiana coltivano anche la *canna da zucchero*. *Canapa* e *lino* nelle umide valli; *tabacco* nel Maryland, nella Virginia e nel Kentucky; la *vigna* nella Pensilvania. Alberi fruttiferi d'Europa ed eccellenti pasture; *fichi*, *olivi*, *melograni*, *aranci*, *gelsi*, sulle coste marittime della Luigiana, della Carolina e della Virginia; scorza di *quercedro*, *albero da cera* (myrica cerifera), che fornisce una materia propria alla fabbricazione delle candele e *acero da zucchero*. Praterie (*savane*) immense fra il Mississipi e i monti Rocciosi.

Bovi di grossa mole, *merini*, *cavalli* notevoli pel loro vigore e leggerezza; numero considerevole di *porci;* bachi da seta in qualche Stato; *bisonti* o bovi selvaggi nelle immense praterie del Missurì; *cervi*, *daini*, *salvaggina* abbondante. *Animali da pelliccie* nei territori dell'ovest; gl'indigeni cambiano le pelli con diversi articoli manifatturati. *Orsi*, *lupi*, *volpi*, *martore*, *castori*, *linci onze*, *ursoni*, *gatti muschiati*, *gatti delle montagne*, ecc. *Pesci* abbondanti sulle coste.

Industria e commercio. — Quasi un milione di macchine da filare; lavoro del ferro, manifatture e fabbriche di ogni specie, costruzioni di navi. — Nessuno stato d'Europa possiede altrettanti scritti periodici, quanto gli Stati Uniti.

Strade ferrate. — Gli Stati Uniti posseggono una vastissima rete di strade ferrate, il cui sviluppo è di 10 mila kilometri. Quel sistema gigantesco di comunicazioni deve di molto estendersi ancora. Ecco quali sono intanto le principali linee.

I. *Linea dell' Atlantico.* Da Portland (Maine) fino a Mobile (Alabama). Questa linea passa da Portsmouth, Boston e Stonington, sullo stretto di Long-Island, largo 45 kilometri. La traversata dello stretto si fa con battelli a vapore. La linea passa nel mezzo di Long-Island, e arriva a Brooklyn; riprende a Nuova-York, passa da Trenton, Filadelfia, Baltimora e Washington, sul Potomac, che si discende mercè vaporiere per un tratto di 96 kilometri. La strada ferrata che parte dal Potomac, si dirige per Frederiksbourg, Richmond, Peterbourg e Wilmington. La distanza da questo punto a Charlestown (305 kilometri), si fa in battelli e vapore sull'Atlantico. La linea si dirige in seguito verso il nord-ovest da Augusta fino a Decatur (Georgia), e di là fino a Montgomery, sull' Alabama. La comunicazione fra Montgomery e Mobile si fa per l'Alabama. Vi è il progetto di unire con una strada ferrata Montgomery e Pensacola, sul golfo del Messico.

Le principali diramazioni della linea dell'Atlantico sono:

Da Boston a Concord (New-Hampshire);

Da Boston a Pymouth;

Da Filadelfia a Reading, con prolungamento fino a Williamsport, sul Susquehannah;

Da Baltimora a York (Pensilvania);

Da Belfied, al sud di Pétersbourg, a Raleigh;

Dal fiume Roanoke a Norfolk (Virginia).

II. *Linea dall'Atlantico all'Ohio.* La linea parte da Baltimora e termina a Wheelingue, sull'Ohio, al sud di Pittsbourg.

III. *Linee dall'Atlantico ai Laghi.* Prima linea: da Boston a Buffalo, sul Niagara, per Worcester, Albany, Utica, Rochester.

Principali diramazioni: da Worcester a Norvick; — da Sprinfield a New-Kaven per Northampton; — da Pittsfield a Bridge-

port; da Stokbridge a Hudson, e da Hudson, a Albany ed a Troy.

Seconda linea: da Nuova York a Dunkirk, sul lago Erié.

Terza linea: da Filadelfia a Columbia, sul Susquehannah, per Lancastre. Il resto della linea di comunicazione è formato: da un canale fino ai monti Alleghany, che son traversati da una strada ferrata di 75 kilometri, e quindi da un altro canale, dal corso dell'Ohio e da canali diversi, e quindi terminando finalmente al lago Erié.

Principali diramazioni: dal Lancastre al Potomac, per Harrisbourg; da Lancastre a York.

Quarta linea: da Charleston e da Savannah al lago Erié. Le linee da questi due punti di partenza si riuniscono a Decatur; la prima, di cui abbiamo già parlato (*vedi* di sopra la linea dell'Atlantico), passa per Augusta; la seconda gli è appresso a poco parallela. La gran linea si dirige in seguito da Decatur verso il Tenesseo; questa parte è in costruzione: il seguito, fino a Cincinnati, è in progetto. Il tracciato passa per Knoxville (Tenessee) e Lexington (Kentucky), da dove parte un ramo sull'Ohio, per Francfort e Louisville. Il resto della linea, da Cincinnati fino a Sandusky, sul lago Erié, è in costruzione; una grandissima parte altresì è in circolazione.

Noteremo ancora due linee parallele che uniscono i laghi Erié e Michigan, e la strada che congiunge Natchez, sul Mississipi, a Jackson, con prolungamento su Wicksbourg.

Nota. Si è sul punto di eseguire una *Strada ferrata* detta *del Pacifico*, che partendo da Jefferson, sul Missouri, terminerà a San Francisco, nella California. Questa strada avrà una lunghezza di 890 leghe.

Canali principali. — I canali offrono uno sviluppo di 6,381 kil. Ecco i più notevoli:

Gran canale d'Erié, da Albany, sull'Hudson, al lago Erié. un ramo, chiamato *canale d'Oswego*, finisce al lago Ontario, e stabilisce fra questo lago e quello d'Erié una comunicazione prima interrotta dalla cascata del Niagara; — *Canale Champlain*

ramo del canale d'Erié; termina ad un affluente del lago Champlain, e stabilisce una comunicazione diretta fra Nuova York e Québec; — *Canale di Pensilvania*, vasto sistema idraulico a diverse diramazioni; e che partendo da Susquehannah, unisce la baia di Delaware all'Ohio; — *Canale Chesapeak e Ohio*, dal Potomac a Pittsbourg; — *Canale Delaware e Chesapeak*, che fa comunicare la baia di Delaware con quella di Chesapeak; è navigabile per le navi di 300 tonnellate; — *Canale dall'Hudson al Delaware*, o *Canale Morris*, da Nuova York a Easton; — *Canale da Pittsbourg a Erié*; — *Gran canale dell' Ohio*, da Portsmouth, sull' Ohio, al lago Erié; — *Canale del Miami*, da Cincinnati, sull' Ohio, al lago Erié; — *Canale Wabash e Erié*, che congiunge il Wabash, affluente dell' Ohio, ad un affluente del lago Erié; questi ultimi tre canali uniscono dunque i grandi laghi del Canadà, e in conseguenza, il San Lorenzo al Mississipi, Quebec e la Nuova Orleans. — *Canale di Virginia*, da Richmond a Lexington, al piede dei monti Alleghanys.

NOTIZIE STATISTICHE DEGLI STATI UNITI DELL'AMERICA DEL NORD.

Incassi delle Dogane.

	Dollari.	Cts.
Luglio, agosto, settembre 1855.	17,085,238.	28
Ottobre, novembre, dicembre 1855.	13,424,038.	57
Gennaio, febbraio, marzo 1856	16,737,114.	01
Aprile, maggio, giugno 1856	16,776,472.	64
Totale delle Dogane . .	64,022,863.	50
Vendita di terre	8,917,644.	93
Prodotti diversi	977,633.	03
Totale . .	73,918,141.	46
Attivo al 1.° luglio 1855	18,931,976.	01
Totale generale. .	92,850,117.	47

Incassi del primo trimestre dell'anno finanziario 1856, cioè fino al 30 settembre.

	Dollari.	Cts.
Dogane	20,677,749.	40
Vendita di terreni	892,380.	39
Titoli diversi	355,301.	57
Totale	21,925,431.	36

Ammontare del debito della Federazione al 17 nov. 1855.

	Dollari.	Cts.
Capitale e interessi del vecchio debito	114,118.	54
Debiti com. della Colombia	3,600.	»
Biglietti del Tesoro in circolazione	112,311.	64
Imprestito del 1842 al 6 °/₀	4,293,295.	81
» 1846 »	1,368,213.	26
» 1847 »	13,088,800.	»
» 1848 »	11,893,391.	80
Indennità pel Texas	4,096,000.	»
Imprestito non emesso	5,000,000.	»
Totale	39,969,731.	05
Ammontare del debito al 15 novembre 1856	30,963,909.	64

Valori delle monete, in virtù d'un atto del Congresso (22 maggio 1846).

Lo scudo di Prussia	vale	69	*Cts.*
Il Fiorino del Reno	»	40	»
» d'Austria	»	48 1/2	»
Lo Scudo di Svezia	»	106	»
» di Danimarca	»	105	»
La Lira lombarda e toscana	»	16	»
Il Franco di Francia e la Lira n. di Piemonte	»	18 6/10	»
Il Ducato di Napoli	»	80	»
La Lira britannica	»	400	»

QUADRO DELLE FINANZE DEGLI STATI AL 1° GENNAIO 1856.

STATI	DEBITI consolidati	IMPRESTITI speciali	SPESE ANNUALI		FONDI delle scuole
			Interessi del debito	Ordinarie, senza gl'interessi e bisogni di scuole	
			Dollari		Dollari
Maine	657,500	306,450	39,450	150,000	125,281
New-Hampshire	—	—	—	80,000	—
Wermont	—	—	—	100,000	—
Massachussets	1,764,000	5,049,555	105,000	600,000	1,625,952
Rhohe Island	—	382,335	—	55,000	73,896
Connecticut	—	—	—	150,000	2,049,955
New-Yorh	25,464,898	770,000	1,372,000	750,000	6,740,662
New-Jersey	95,000	—	5,700	125,000	415,475
Pensilvania	40,196,994	—	2,022,128	435,000	—
Delaware	—	—	—	25,000	435,500
Maryland	10,669,856	4,279,732	560,000	170,000	161,877
Virginia	26,001,012	3,898,500	1,530,000	600,000	1,641,758
Carolina del nord	5,209,848	—	312,591	85,000	1,538,995
Somma da riportarsi	110,059,108	14,686,552	5,946,869	3,305,000	14,807,329

STATI	DEBITI consolidati	IMPRESTITI speciali	SPESE ANNUALI Interessi del debito	Ordinarie, senza gl' interessi ecc.	FONDI delle scuole
			Dollari		Dollari
Somma riportata.	110,059,108	14,686.552	5,946,869	3,305,000	14,807,329
Carolina del sud.	2,287,156	3,000,000	124,477	115,000	—
Georgia	2,644,222	—	158,655	151,000	23,086
Florida	—	—	—	45,000	—
Alabama	5,888,154	—	315,000	100.000	1,258,935
Mississipi	2.271,707	5,000,000	136,000	150,000	—
Luisiana	5,859,222	8,620,128	250,000	515,000	461.269
Texas	—	—	—	100,000	2,128,668
Arkansas	1,506,017	1.813,579	82,800	55,000	—
Tennessea	3,992.857	4,752,000	215.327	165,000	584,060
Kentucky	5,995,577	—	355,000	250,000	1,445,165
Ohio	16,275,427	—	955,455	200,000	5,000,000
Michigan	2.347,470	—	140.848	125,000	1,584,288
Indiana	7,338,475	—	316,000	80,000	2,559.308
Illinois.	13.994,615	—	859,000	127,000	799,085
Missuri	602,000	19,000,000	35,805	110,000	575,668
Jowa	79,796	—	7,600	27,000	1,000,000
Wisconsin.	100.000	—	8,000	100,000	1,897,269
California	1,812,502	—	120,000	700,000	463,560
Totale	182,030,285	56,872,259	10,006,812	6,356,000	54,385,476

I fondi pel pubblico insegnamento son formati da una ritenzione, sul prodotto delle vendite dei terreni a cui i diversi stati sono obbligati per sovvenire al mantenimento delle scuole. La sedicesima parte di questo prodotto è destinata alla pubblica istruzione. — Dal 1833 fino al 1855, sono stati venduti 100,901,177. 40 *acri* inglesi di terreno, che produssero la ingente somma di 130,360,707 doll. 57 cent.

Armata degli Stati Uniti dell'America del nord (novembre 1856).

Navi a vela					Cannoni
10 navi di linea	1	a	120	=	120
	1	a	80	=	80
	8	a	84	=	672
13 fregate . . .	1	a	56	=	56
	12	a	50	=	600
19 sloops. . . .	7	a	22	=	154
	8	a	20	=	160
	4	a	16	=	64
3 bricks	2	a	6	=	12
	1	a	4	=	4
1 schooner		a	3	=	3
Navi a vapore — *Vaporiere a elice*					
7 di 1.ª classe.				=	210
1 di 2.ª classe.				=	15
2 di 3.ª classe.				=	19
Vaporiere a ruote					
3 di 1.ª classe				=	34
1 di 2.ª classe				=	6
5 di 2.ª classe				=	20
3 tenders				=	
6 trasporti				=	17
74				Totale	2244

Ufficiali di marina: 68 capitani, 97 comandanti, 327 luogotenenti, 69 sergenti, ecc.

Il corpo d'infanteria della marina forma una brigata, e conta 13 capitani, 19 primi e 20 secondi luogotenenti, e circa 1100 uomini tra bassi officiali, musicanti e soldati.

Commercio degli Stati Uniti dell' America del nord
(30 giugno 1855)

PROVENIENZA E DESTINAZIONE	IMPORTAZIONI	ESPORTAZIONI
	Dollari	Dollari
Russia	296,113	123,445
Prussia	337,814	31,266
Svezia-Norvegia e sue colonie.	881,129	1,047,057
Danimarca e sue colonie . .	227,009	968,135
Amburgo	2,345,535	2,550,635
Brema	10,644,675	7,593,216
Paesi-Bassi e sue colonie . .	3,503,444	2,959,669
Belgio	3.398,690	3,927,240
Gran-Brettagna e sue colonie .	129.874,434	178,789,640
Francia e sue colonie . . .	31,801,965	33,551,972
Stati Romani	63,984	279,807
Spagna, Cuba ed altre colonie spagnuole	26,467,445	14,334.964
Portogallo e sue colonie . .	435,411	423,527
Due-Sicilie	1,718,749	651,476
Sardegna	217,232	1,982,030
Toscana.	1,709,504	269,586
Trieste ed altri porti austriaci	496,283	1,399,801
Turchia.	834,481	958,039
Haiti.	2,474,487	2,081,338
Messico	2,882,830	2,922,804
Repubblica dell'America centrale	286,409	1,262,170
Nuova-Granata	1,799,672	1,062,045
Venezuela	3,616,869	1,223,449
Brasile	15,218,935	4,261,273
Uruguay	242,709	422,172
Repubblica argentina . . .	2,545,087	969,427
Chilì.	3,518,896	3,426,257
Perù.	597,618	870,546
Equatore	12,553	66,092
Cina	11,048,726	1,719,429
(Non specificate) Asia, Africa, Oceano Atlantico, Mare del Sud	1,526,733	1,902,717
Isole Sandwich	442,899	1,125,622
Totale . . .	261,468,520	275,157,846
Totale nel 1856 . .	314,639,942	326,964,908

Navigazione al 30 giugno 1856.

	ENTRATA		SORTITA	
	Navi	Tonnellate	Navi	Tonnellate
Americane . . .	10,807	4,385,485	10,592	4,538,364
Inglesi	10,450	2,152,892	11,186	2,462,109
Altre estere . .	925	333,877		
	22,181	6,872,254	21,778	7,000,473

Marina mercantile degli Stati Uniti dell' America del nord.

Anno.	Navi della portata di	Tonnellate.	Uomini d'equipaggio.
1845	— 19,720	2,416,000	118,600
1854	— 34,000	4,802,902	200,000

Nel 1856 la marina mercantile della Unione stimavasi complessivamente portare 4,871,652 tonnellate.

LIBRO QUARTO

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELLE INDIE OCCIDENTALI E PAESI CIRCOSTANTI.

LEZIONE XL.

ARCIPELAGO DELLE ANTILLE.

La ricchissima e bellissima regione delle Antille, confina: al nord, collo stretto della Florida e il canale di Bahama, ond'è separato dagli Stati Uniti; all'Est, dall'Oceano Atlantico; al sud dal mar delle Antille; all'ovest dal mare medesimo e dal golfo di Messico.

I° ISOLA D'HAITI O DI SAN DOMINGO.

L'isola d'Haiti fu dominata un tempo dai Francesi e dagli Spagnuoli: oggi forma due Stati: l'*impero haitiano*, all'ovest, nella parte un dì francese; e la *repubblica dominicana*, all'est, nella parte già spagnuola. L'*impero haitiano* è molto meno esteso della *repubblica dominicana;* ma è più popolato, e specialmente molto più florido.

Popolazione. — La popolazione dell'intera isola valutasi a 900,000 abitanti, cioè: 700,000 nell'impero d'Haiti 200,000 nella repubblica dominicana.

IMPERO D'HAITI.

Porto del Principe, 22m. anime, capitale con porto sul golfo di Gonave. Commercio attivo.

Capo Haitiano o *Capo Francese*, 10m. anime, uno dei migliori porti dell'isola, sulla costa settentrionale.

Le Cayes, 11m. anime, cattivo porto; commercio importante. Rhum stimato.

Il *Molo San Nicola*, bel porto, fortificato.

Jacmel, sulla costa meridionale. Commercio importante.

Jérémie, cattivo porto all'estremità occidentale dell'isola.

REPUBBLICA DOMINICANA.

San Domingo, 10m. anime, capitale con buon porto, sulla costa meridionale. Esportazione di legname d'acajù (moghono).

Produzioni naturali dell'isola. — Legno d'*acajù*, principalmente nella parte un tempo spagnuola, ricca pure di copioso bestiame, specialmente *bovi;* legno di *guajaco* di *campeggio*, del *Brasile* (verzino), *palmisti*, *aranci*, ecc. Cultura del *caffè*, *cotone*; *zucchero* e *cacao*.

L'isola d'Haiti riceve dai porti d'Europa notevoli quantità di *tessuti di cotone*, *di lana*, *di seta e di canapa*, *olio d'oliva*, *vini*, *pannilani ; carta*, *libri*, *stampe*, *merceria*, *profumeria*, *stoviglie*, *vetri e cristalli*, *sapone e altri articoli diversi manufatturati*.

Nell'impero d'Haiti, si parla la lingua *francese;* e *spagnola* nella repubblica dominicana.

Navigazione e commercio dell' impero d'Haiti nel 1854.

PORTI	Nav. coll'estero		Cabotaggio	
	Navi	*Tonnell.*	*Navi*	*Tonnell.*
Porto del Principe . . .	348	55,689	44	8,065
Capo Haitiano.	190	30,970	14	2,267
Le Gonaives	165	27,154	30	5,919
Le Cayes	160	22,213	16	2,503
Jacmel	95	12,226	12	1,803
Jèrèmie	71	7,921	7	1,295
Totali	1,029	156,173	123	21,852
Delle quali navi entrate .	541	81,965		
Delle quali navi uscite. .	488	74,208		

Movimento particolare del Porto del Principe nel 1855.

Navi entrate	182	della capacità di	30,550	tonnellate
» uscite	158	»	26,079	»
Totale	340		56,609	
Cabotaggio	38		7,241	

Valore totale delle esportazioni nel 1854, 30 milioni di fr.

2° COLONIE SPAGNUOLE.

Le colonie che ancora restano alla Spagna nel Nuovo Mondo avanzo di uno dei più vasti imperi che il sole abbia illuminati consistono nelle isole di *Cuba*, di *Pinos*, *Cayman*, di *Porto-Rico* ed in una parte del gruppo delle *Vergini*, all'est di Porto-Rico.

Popolazione riunita. — 1,500,000 abitanti.

La *Havana* o *Avana*, 112 m. anime, è la metropoli di tutte queste colonie, e la capitale particolare di Cuba. È uno dei più belli e migliori porti del mondo.

Esportazione considerevole di zucchero, caffè, melassa, tabacco, sigari rinomati, cotone, cuoio, cera, rhum, cannella, legno, acaju, legno giallo, ecc.

Importazione di farina, vini, acquavite, stoffe, tavole, sapone, riso, merluzzo secco (baccalà), ed ogni specie d'oggetti manifatturati.

Relazioni regolari, mercè vaporiere, con Bordeaux, la Corogna e Cadice.

Mantazas, 15 m. anime. Porto sulla costa nord di Cuba, all'est dell'Havana. Medesimo commercio che in questa città.

Santa-Maria de Puerto-Principe, 49 m. anime. Città nell'interno dell' isola; il suo porto situato sulla baia di Nuevitas, è buono ma poco commerciante.

Santiago de Cuba, 38m. anime. Città ed eccellente porto sulla costa meridionale, in luogo malsano. Caffè, zucchero, cotone, tafia, legno di seccotano, tabacco, melassa.

San-Juan de Porto-Rico, 30m. anime. Città e porto nell'isola di Porto-Rico, capitale dell' isola medesima. — *Esportazione* dei prodotti dell' isola, consistenti in zucchero, caffè, cotone, tabacco, tafia, cassia, zenzero, mastice, sale gusci di tartaruga.

Guayamas. Città, e porto eccellente per le navi grandi, di grossa portata, sulla costa di Porto-Rico.

Tutti i nostri emporii europei ricevono da queste due grandi isole, in copia diversa secondo i bisogni, le seguenti merci: *zucchero*, *caffè*, *sigari*, *legno da tinta*, *tabacco in foglia* e *in costole*, *ceneri* e *spazzatura d'orefice*, *pelli grezze*, *legni* da *ebanisteria*, *sparto*, *cacao*, *vainiglia*, *rame*, *cocciniglia*, ecc. Ed inviano ad esse: *tessuti* di *cotone*, di *seta*, di *lino* o di *canapa*, e di *lana*; *profumeria*, *stoviglie*, *vetri* e *cristalli*, *pelli lavorate*, *mercerie* e *bottoni*, *carta*, *libri* e *stampe*, *vini*, *articoli di mode*, *strumenti d'ogni sorta*, *lavori di metalli*, ecc.

3° COLONIE INGLESI.

Le colonie inglesi nelle Indie Occidentali sono numerose e importantissime. Eccone il catalogo.

Isole: *Bermude*, *Lucaie* o di *Bahama* (principali: Provvidenza, Grande Bahama, San-Salvador o Bat, che si crede esser l'isola di Guanahani, scoperta da Cristoforo Colombo; Inagua, gruppo delle Cayques); *Giamaica*; gruppo delle *Vergini*. — Nelle Piccole Antille: *Anguilla*, *Barbuda*, *San-Cristoforo*, *Nevis*, *Monserrato*, *Antigua*, la *Dominica*, *Santa Lucia*, *San Vincenzo*, la *Granata* e le *Granatine* (*Grenadille*), *Barbada*, *Tabago*, la *Trinità*.

King's-Town, 36 mila anime. Città e vasto porto sulla costa meridionale della Giamaica. — *Esporta*: zucchero, caffè, tabacco, rhum, melassa, indaco, zenzero, cacao, pimento, aloè, cannella, scialappa.

Porto-Royal, 15 mila anime. — Porto e fortezza nella Giamaica, allo ingresso della baia di King's-Town.

Spanig's-Town, 5 mila anime. Residenza del governatore della Giamaica.

Ecco il valore del commercio delle colonie inglesi delle Indie Occidentali, in questi ultimi anni:

	ESPORTAZIONI.		IMPORTAZIONI.	
	1844	**1847**	**1844**	**1847**
	Lire ster.	*Lire ster.*	*Lire ster.*	*Lire ster.*
Antigua	407,946	374,887	257,905	195,846
Barbada	546,799	737,988	594,484	546,272
Dominica	67,185	78,655	56,416	49,914
Granata	112,792	160,805	89,546	95,270
Giamaica	1,609,475	1,937,645	1,476,544	1,521,705
Monserrato	17,812	11,015	7,097	5,654
Nevis	51,565	62,977	17,985	13,481
San Cristoforo	177,145	177,869	135,816	143,779
Santa Lucia	101,301	111,889	65,657	57,475
San Vincenzo	210,299	275,469	134,696	126,434
Somme da riportarsi	3,302,313	3,929,197	2,815,726	2,555,810

Somma riportata . .	3,302,515	3,929,197	2,815,726	2,555,810
Tabago	85,946	119,691	45,439	34.856
Tortola	12,214	15,711	5,719	8,552
Trinità	403,826	512,288	437,411	593.603
Bahama o Lucaye .	86,330	85,525	106,914	101,844
Bermude	25,143	17,451	131,844	142,591
Guayana { Demerari.	893,000	880,714	602,028	713,041
Guayana { Berbice. .	225,579	227,790	61,955	58.131
Totale . . .	5,054,353	5,786,367	4,205.056	4,008,228

	Esportazioni.		Importazioni.	
	1844	**1847**	**1844**	**1847**
	Lire Ster.	*Lire Ster.*	*Lire Ster.*	*Lire Ster.*
Gran Bretagna . . .	2,385,387	2,236,781	4,197,759	4,860,562
Irlanda	80,452	46,657	341,039	486,811
Guernesey e Jersey.	1,227	264	—	—
Danimarca	—	973	—	—
Germania.	7,593	9,033	6,551	7.769
Olanda	2,861	—	—	2,064
Francia.	5,096	1,828	341	—
Portogallo.	—	781	199	—
Azores	—	1,707	100	—
Madera	20,367	24,992	—	656
Spagna	—	—	5.158	4.601
Gibilterra	—	—	—	65
Canarie	1,842	1,265	—	—
Italia	—	356	—	—
Coste occid. d'Africa	27,060	—	—	474
Ichaboe	529	—	—	—
Sierra-Leone.	—	155	—	—
Capo di Buona Speranzà e possesssi brit. nella Gambia	—	—	140	319
Sant' Elena		115		
Indie (orientali). . .	6.265	39,362		
Somma da riportarsi	2,538,679	2,364,247	4,549.247	5,365,319

Somma riportata . .	2,538,679	2,364,247	4,549,247	5,363,319
Colonie inglesi nella America sett. . .	295,371	324,816	47,893	39,713
Stati Uniti	1,103,999	970,539	87,999	110,276
Messico	2,337	216	5,823	1,661
Giava	1,500	—	—	—
Guatimala	—	1,128	27,605	9,637
Colombia	61,373	39,011	201,809	86,502
Nuova Granada . . .	—	21,751	—	72,245
Venezuela	—	35,167	—	5,993
Brasile.	—	8,973	—	143
Chilì.	—	2,755	—	—
Perù.	—	8,172	—	—
Patagonia	—	4,550	—	—
America meridionale	—	8,951	—	—
COLONIE STRANIERE NELLE INDIE OCCID.				
Svedesi	9,360	15,080	210	1,026
Danesi.	47,996	52,036	5,193	7,981
Olandesi.	14,132	37,474	—	5,961
Francesi.	51,523	59,385	—	16,549
Spagnuole.	37,172	39,524	—	54,521
Hayti	17,185	7,838	—	2,295
Altre	6,257	12,707	—	10,555
Totale . . .	4,186,864	4,014,320	4,925,779	5,786,377

ZUCCHERO.

		1849
Antigua	*Cwts.*	188,981
Barbada	»	488,625
Domenica	»	48,566
Granata	»	82,499
Giamaica	»	633,478
Monserrato	»	63
Nevis	»	24,622
Somma da riportarsi . .	Cwts.	1,466,834

Somma riportata . .	Cwts.	1,466,834
San Cristoforo	»	93,183
Santa Lucia	»	67,395
San Vincenzo	»	162,250
Tabago	»	47,312
Tortola	»	928
Trinità	»	424,245
Bahama o Lucaye	»	3,356
Bermude	»	815
Guyana { Demerari	»	515,107
Guyana { Berbice	»	62,462
Totale . .	»	2,843,887
Indie Orientali, esclusa Singapura .	»	1,465,049
Seilàn	»	3,480
Maurizio (Isola di Francia). . .	»	845,197
Totale . .	Cwts.	2,313,726

Melassa.

		1849
Antigua	*Cwts.*	89,996
Barbada	»	124,439
Domenica	»	7,767
Granata	»	10,541
Giamaica	»	102
Monserrato	»	19
Nevis.	»	2,844
San Cristoforo	»	23,883
Santa Lucia	»	10,037
San Vincenzo	»	36,984
Tabago	»	4,780
Tortola	»	—
Somma da riportarsi . .	Cwts.	311,392

	Somma riportata	Cwts.	311,392
Trinità		»	138,284
Guyana	Demerari	»	150,477
	Berbice	»	5,475
	Totale	»	605,628
Indie orietali, esclusa Singapura		»	50,268
Maurizio (Isola di Francia)		»	150
	Totale	Cwts.	50,418

RHUM.

			1849
Antigua		*Gallons*	42,764
Barbada		»	3,598
Domenica		»	14,980
Granata		»	92,340
Giamaica		»	1,778,661
Monserrato		»	687
Nevis		»	4,580
San Cristoforo		»	88,558
Santa Lucia		»	2,475
San Vincenzo		»	194,247
Tabago		»	139,736
Tortola		»	—
Trinità		»	84,872
Bahama o Lucaye		»	—
Bermude		»	2
Guyana	Demerari	»	1,806,101
	Berbice	»	76,041
	Totale	»	4,329,640
Indie orientali, esclusa Singapura		»	828,077
Seilàn		»	2,520
Maurizio (Isola di Francia)		»	7,340
	Totale	*Gallons*	857,937

CAFFÈ.

		1849
Antigua	lbs.	—
Barbada	»	1,139
Domenica	»	1,876
Granata	»	120,561
Giamaica	»	3,399,193
Santa Lucia	»	—
Trinità.	»	4,817
Bahama o Lucaye. . . . . ,	»	—
Guyana { Demerari	»	37,834
Guyana { Berbice	»	25,419
Totale . .	»	3,590,839
Indie Orientali, esclusa Singapura . .	»	2,810,473
Seilàn	»	17,735,406
Maurizio (Isola di Francia)	»	1,587
Totale . .	»	20,547,466

4° COLONIE FRANCESI.

Isole: la *Martinicca*, la *Guadalupa* (divisa in due parti da un canale chiamato *Riviera Salata;* la parte orientale si chiama *Gran-Terra*, l'altra *Bassa-Terra*); *Maria Galante*, la *Desiderata*, le *Sante* e *San-Martino*, un terzo della quale isola appartiene agli Olandesi.

San Pietro, 30 mila anime. Rada superba sulla costa occidentale della Martinicca; durante l'inverno le navi sono obbligate d'andare a cercare un riparo a Forte Reale. San Pietro è il centro del commercio dell'isola.

Forte Reale, 10 mila anime. Porto eccellente sulla costa occidentale della Martinicca; capo-luogo della colonia.

Point à Pitre, 20m. anime. Bella città ed eccellente rada nella Gran Terra (Guadalupa), alla foce della riviera Salata, che fa quasi tutto il commercio dell'isola. Banca della Guadalupa.

Popolazioni. — Della Martinicca: **121,000** abitanti, dei quali **111,000** uomini di colore; della Guadalupa: **108,500** abitanti, di cui **80,000** di colore; — di Maria Galante: **13,800**; — di San Martino: **3,800**; — della Desiderata: **1,750**; — delle Sante: **1,300**.

Valore commerciale tra la Francia la Guadalupa e la Martinicca. — La Francia riceve dalla Guadalupa per circa **13** milioni di franchi di mercanzie, e ne fornisce per **17** milioni di franchi. Le *esportazioni* alla Martinicca s'elevano a **21** milione, e le *importazioni* a circa **20** milioni. La Francia manda in queste due isole: *tessuti* di *cotone*, di *lino* o di *canapa*, di *lana* e di *seta; pelli lavorate*, *strumenti* e *lavori* di *metalli*, *vini e liquori*, *olio* d'*oliva*, *farina; stoviglie*, *lavori* di *vetro* e *cristalli*, *oreficeria* e *bigiotteria*, *profumeria*, *merci d'uso*, *merceria*, *burro salato*, *mule* e *muli*, *carni salate*, *medicamenti composti*, *carta*, *libri* e *stampe*, ecc. Ne riceve *zucchero*, *caffè*, *rhum*, *tafia*, *grezze*, *oriana*, *rame*, *gusci di tartaruga*, *legni di tinta* e *da ebanisteria*, ecc. La Guadalupa fornisce anche del *cotone* in *fiocchi* e la Martinicca della *cassia*.

Le *Sante*, gruppo di sei piccole isole, e la *Desiderata*, producono *caffè* e *cotone*. L'isola di *Maria-Galante* produce *caffè*, *zucchero*, *cotone*, *cacao* e *tabacco*.

5° COLONIE DANESI.

Isole: *Santa Croce*, *San Tommaso* e *San Giovanni*, tutte tre all'est di Porto Ricco.

Christiansted, 5 mila anime. Città e porto nell'isola di Santa Croce.

San Tommaso, 3m. anime. Città e porto *franco* nell'isola di questo nome, uno dei più vasti emporii delle Antille, deposito delle mercanzie d'Europa e degli Stati Uniti e gran centro di contrabbando.

Gli articoli principali attratti in quello emporio dai porti d'Europa, sono i seguenti: *tessuti di cotone, di seta, di lana,*

di lino e di canapa; profumeria, pelli lavorate, vini ed acquavite; carta, libri e stampe; mercerie e bottoni; olio d'oliva ed un infinità di altre materie *commestibili* nostre; *chincaglierie*, oggetti di *moda di lusso*, ecc. San Tommaso poi ne dà copia grande di *rhum e tafia*, di *cacao*, di *zucchero*, di *rottami*, di *metalli*, di *legnami* diversi tutti preziosi per l'*ebanista*, di *cera*, ecc.

6° COLONIE OLANDESI.

Isola di *Sant' Eustachio*; isolotto di *Saba*, nella parte meridionale dell' isola di *San Martino* (vedi Colonie francesi): nella parte nord delle *Piccole Antille.*

Isole: *Curaçao*, *Aruba*, *Aves*, *Bonaire* o *Buenos-Ayre*, nella catena delle isole *Sotto-Vento*, sulla costa della Venezuela.

Sant'Eustachio, 6m. anime. Città nell'isola di questo nome, con porto *franco*, il più vasto emporio delle mercanzie d'Europa, nelle Indie Occidentali; le quali mercanzie sono poi introdotte di contrabbando nelle isole vicine, e nei porti e coste della Venezuela e della Nuova Granata.

7° COLONIA SVEDESE.

Isola di *San Bartolommeo*, nella parte nord delle piccole Antille. *Gustavia*, 10m. anime. Città e porto *franco*.

LEZIONE XLI.

GEOGRAFIA COMMERCIALE DE' PAESI CIRCOSTANTI ALLE INDIE OCCIDENTALI.

De' paesi ricchissimi e bellissimi, circostanti a quel gran paradiso terrestre che si chiama Indie Occidentali, la Guyana è il più rimoto. Confina al nord, coll'Oceano Atlantico, all' est ed al sud col Brasile, all'ovest con la Venezuela; e si divide in tre parti: *Guyana Francese*, *Guyana Olandese* e *Guyana Inglese*.

1° GUYANA FRANCESE.

Fra la Guyana olandese, il Brasile e l'Oceano Atlantico. La popolazione della colonia è di circa 20 mila abitanti: dei quali 18 e più mila son uomini di colore.

Cayenna, 5m. anime. Città e porto sull' isola dello stesso nome; esporta i prodotti della colonia, consistenti in cotone, garofani, caffè, zucchero, cacao, oriana, legno da ebanisteria, pepe, balsamo del copahu, cannella, gomma elastica, ecc. ecc. — La Francia trae da Cayenna per 1,300,000 franchi circa di merci, e ne fornisce per 3,500,000 in tessuti diversi, vini, merci d'uso, pelli lavorate, farina, carni salate, stromenti e lavori di metalli, ecc., ecc.

Sinnamary. Borgata sull'Oceano Atlantico. È il luogo più importante della Guyana francese dopo Cayenna; vi si raccoglie la fava *Tonka*.

Oyapock, stabilimento nascente sul fiume di questo nome; luogo ragguardevole pel legno da tinta che forniscono li suoi contorni.

La parte colonizzata della Guyana francese è tutta lungo la costa dell'Atlantico, tra le foci de' fiumi Maroni e Oyapock. L'interno è coperto di folte vergini foreste piene di piante preziose e d'utilissimi legnami per costruzioni, per tinte, e per fabbrica di mobili di lusso.

2° GUYANA OLANDESE.

Fra la Guyana inglese, l'Atlantico e la Guyana francese.

Paramaibo, 20m. anime. Città e porto sulle rive del fiume Surinam, 20 kil. dalla sua foce. Eccettuato qualche bastimento americano, le navi che non sono olandesi non prendon parte al commercio di questo emporio, del resto importantissimo. Caffè, zucchero, cacao, cotone, indaco.

3° GUYANA INGLESE.

Fra la Guyana olandese, la repubblica di Venezuela e l'Atlantico.

Georges-Town, un tempo *Stabrock*, 10 mila anime. Città, porto ed emporio importantissimo.

Nuova Amsterdam, alla foce del Berbice. — Residenza del Governatore Olandese.

Dopo la Guyana viene la Venezuela, repubblica, che pur possiede una larga parte della Guyana medesima (la Guyana anticamente spagnuola), dove sono le foci del gran fiume Orenoco. E il territorio della Venezuela confina, al nord col mar delle Antille, all'est con l'Atlantico e al sud col Brasile.

Lo stato di Venezuela, formato della parte orientale della cessata repubblica di Colombia, è situato sul *bacino dell'Oceano Atlantico*; è diviso in quattro dipartimenti: *Venezuela*, *Zulia*, *Maturin* e *Orenoco*.

CITTÀ PRINCIPALI.

Caracas (Venezuela), 45 mila anime, capitale della repubblica. Il suo porto chiamato *La Guayra*, è cattivo, ma moltissimo frequentato dalle navi; le quali quivi caricano quantità considerevole d'eccellente cacao, indaco, cotone, salsapariglia, cuoia e caffè, dopo avere scaricato molte seterie, indiane, articoli di moda francese, vini, spiriti, olio d'oliva, ecc.

Maracaibo (Zulia), 20 mila anime. Porto e città sulla laguna e golfo dello stesso nome; non è accessibile che alle navi piccole; ma fa un commercio assai attivo e manda fuori molto cacao.

Cumana (Maturin), 10 mila anime. Città, porto e rada superba, che offre buoni ancoraggi. *Esportazione* grande di cotone.

E dopo la Venezuela, ecco la Nuova Granata, repubblica.

Bogota, o *Santa Fè di Bogota* (Cundinamarca), 40m. anime, n'è la capitale ne'cui contorni trovansi le ricche miniere di smeraldi di *Muzo* e di *Somodonco*, e le miniere d'oro e di argento di *Mariquita*, miniere però d'una esplorazione difficilissima. Le altre città principali ed emporii sul mar delle Antille, sono:

Cartagena (Magdalena), 18 mila anime, con porto spazioso; stazione d'una parte della marina militare. Esportazione di cotone, chinachina, balsamo del Tolù, ecc.

Panama (Istmo), 10m. anime. Città e porto franco sul golfo dello stesso nome. Commercio importante con la Giamaica e gli Stati Uniti; pesca delle perle sulle coste. — Una strada ferrata, costrutta recentemente, traversa l'Istmo: è il viaggio d'un giorno (vedi sopra).

Porto Bello. Città e porto franco, emporio di tutte le mercanzie nazionali e straniere.

Le repubbliche formate della grande Colombia forniscono *oro*, *platino*, *pietre preziose* e *sale*.

Il loro paese è fertilissimo in *cacao* eccellente, *indaco*, *tabacco* e *cotone;* produce un poco di *caffè* e di *zucchero*, quantità di *maïs*, di granaglie, di *patate* e di *banani;* produce *chinachina* e *salsapariglia; balsamo* detto *del Tolù*, nella Nuova Granata. Le foreste son piene di *legni da tinta*, di *piante da resina* e *da gomma*, di *legnami da costruzione* e *da ebanisteria*.

Gli animali domestici d' Europa sonvisi moltiplicati prodigiosamente. Le perle si pescano sulle coste della Nuova Granata.

Il commercio è florido e attivo; ma l' industria è poco avanzata.

Gli emporii europei ricevono dalla Venezuela *caffè*, *pelli grezze* o *cuoia*, *cacao*, *indaco*, *cotone*, *scorza di chinachina*, *legni da tinta*, ecc.; e le inviano ogni sorta di *tessuti*, *profumeria*, *libri* e *stampe*, *vino e acquavite*, *merci d' uso*, *vetri* e *cristalli*, articoli di *moda*, *chincaglierie*, *metalli lavorati*, ecc. — Dalla Nuova Granata ricevono: *madreperla*, *scorza di chinachina*, *legni da tinta*, *pelli grezze* o *cuoia*, *cacao*, *gomma elastica*, *gutta-percha*, *gusci di tartaruga*, ecc., e le somministrano le stesse mercanzie che alla Venezuela.

Del Messico, e delle sue marine dalla parte dell'Atlantico, abbiamo detto quanto al nostro assunto bastava, nelle lezioni precedenti: nulladimeno, recapitolando quì i sommi capi del suo commercio, ripeteremo: che le sue naturali produzioni consistono principalmente, in *oro*, *argento*, *stagno*, *rame* di qualità inferiore, *mercurio*, *cinabro*, *vainiglia*, *vainiglia in pezzi*, *cacao*, *salsapariglia*, *scialappa*, *legno di campeggio*, *acajù*, *pimento*, *oriana*, *cocciniglia*, *liquori*, *bestiami*, *granaglie*, un poco di *vino*, un poco di *seta;* che i principali articoli del commercio d'*importazione* sono i seguenti: *tessuti di seta*, *di cotone*, *di lana e di canapa*, *carta*, *libri e stampe*, *mercerie e bottoni;* *chincaglie*, *stoviglie*, *vetri e cristalli*, *vini e acquavite*, *stromenti e lavori in metalli*, *profumeria*, ecc.: e che quelli che costituiscono il traffico d'*esportazione* sono: *cocciniglia*, *scialappa*, *salsapariglia*, *vainiglia*, *legni da tinta e da ebanisteria*, *indaco*, *cuoia*, *ecc.*

APPENDICE E COMPIMENTO

AI

LIBRI DELL'AMERICA

STATISTICA, FINANZE E COMMERCIO

CHILI.

STATISTICA.

Superficie: 6635 m. quad. geogr. (secondo il barone di Reden). (Capitale. — Santiago, con 80,000 abitanti).

PROVINCIE	Dipart.	POPOLAZIONE nel 1855	PROVINCIE	Dipart.	POPOLAZIONE nel 1855
Atacama.	3	60,690	*Riporto* . .	31	1,089,713
Coquinbo	5	110,589	Concepçion . . .	8	110,291
Aconcagua	5	111,504	Arauco		45,466
Santiago	4	272,499	Valdivia	3	29.293
Valparaiso	3	116,043	Chiloè	10	61.586
Colchagua	3	192,704	Ueble	–	100,792
Talca	2	79,439	Colonie Magallanes.	–	153
Maule	6	156,245	Colonie Llanquihue.	–	3,826
Somma. . .	31	1,089,713	*Totale* . . .	52	1,439,120

Di cui 19,689 esteri, cioè: Cittadini della Repubblica Argentina, 11,324; Americani del nord, 680; Peruviani, 399; Inglesi, 1,934; Tedeschi, 1,929; Francesi, 1,650; Spagnuoli, 915; Italiani, 399; Portoghesi, 168; Cinesi, 71.

FINANZE.

Incassi nel 1855:	6,287,326 Doll.	25	Cent.
Spese nel 1855:	5,484,686 Doll.	57	Cent.
Bilancio pel 1856:	6,095,644 Doll.	79 ½	Cent.
Id. pel 1857:	6,336,069 Doll.	66 ½	Cent.

Debito estero nel 1855.

6,833 azioni del 6 p. °/o	683,300 L. Sterl.		
6,574 « del 3 p. °/o	657,400 « «		
	1,340,700 L. Sterl.	o	6,703,500 D.

Amortizzazioni nel 1855.

del 6 p. °/o 293 azioni	29,300 L. Sterl.		
del 3 p. °/o 153 «	15,300 « «		
	44,600 L. Sterl.	o	223,000 D.
Totale del debito nel 1856			6,926,500 D.

Debito interno consolidato del 3 per cento.

Totale riscontrato al 30 Luglio 1856 . . .	1,475,675 Doll.
Debito di sequestri riconosciuti al 3 p. °/o	484,725 «
Totale del debito interno . . .	1,960,400 Doll.

Forza armata.

Truppe di linea (1856)	2,600 uomini
Guardia Civica (inf., cav. e artigl.)	53,582 «
Totale.	56,182 uomini

Flotta nel 1856.

1 Corvetta	18 cannoni.	1 Goletta. . . .	4 cannoni.
1 Brick 14 / 1 Idem 10 } . .	24 «	1 Vapore . . .	20 «
		In tutto 5 legni. . . .	66 cannoni.

Corpo d'officiali di marina: 2 ammiragli, 16 capitani, 14 luogotenenti, 22 alfieri. — Totale 54 uomini.

COMMERCIO (NEL 1855 E 1856).

	1855	1856
Importazione	Doll. 25,988,925.	Doll. 19,804,041.
Esportazione	« 19,110,589.	« 18,159,522.

Diritto d'importazione nel 1856: Dollari 3,632,224.
Idem d'esportazione « « 5,431,621.

Marina mercantile alla fine del 1856: 265 navi, ton. 620,000, con 2,821 uomo d'equipaggio.

BUENOS-AYRES.

STATISTICA.

Superficie totale: 52,500 miglia quadre geografiche, di cui soltanto 4,385 leghe quadrate son popolate.

Popolazione nel 1854: circa 350,000 anime, la capitale conta 122,000 abitanti.

FINANZE (NEL 1856).

Le rendite ascendono a circa 60,000,000 di scudi in carta monetata, e nel 1856 a 68,000,000, le spese dell'anno 1854 danno una cifra di 50,000,000 di piastre in carta, di cui 20 franchi 5 e 40 cts. — 1 *peso* duro (340 *pesos* di carta o 1 oncia 20 talleri o 4 L. d'oro). — Debito interno con interesse: 18,500,000 piastre in carta: debito estero: 1,750,000 lire ster-

line. — Carta monetata senza interesse: 105,000,000 piastre.

Esercito sul piede di pace: infanteria, cavalleria e artiglieria 6,570 uomini.

Armata navale 2 vapori, 2 corvette e 4 piccoli legni.

NAVIGAZIONE.

Nel 1856, approdarono in Buenos-Ayres 607 navi; nel 1855 ne arrivarono 619; stimate della portata di 153,119 tonnellate; nel 1856 uscirono 358 navi cariche e 193 in zavorra, nel 1855 332 navi cariche; comprese quelle sopra stiva, 592 navi stimate nel totale, della portata di 144,051 tonnellate.

COMMERCIO (NEL 1855).

(Buenos-Ayres, Prospetto presentato da M. Balcarce 1857).

IMPORTAZIONE	VALORE IN FRANCHI	ESPORTAZIONE	VALORE IN FRANCHI
Inghilterra. . . .	24,300,000	Inghilterra. . . .	16,197,266
Francia	13,500,000	Stati Uniti. . . .	16,224,220
Nord dell'Europa	4,590,000	Francia.	10,909,310
Spagna, Gibilterra Mar Medit.. . .	3,240,000	Belgio	9,053,583
Stati Uniti. . . .	5,400,000	Spagna	6,790,653
Brasile e altri stati	5,940,000	Avana	4,141,923
		Italia.	4,935,758
Totale fr. . .	56,970,000	Brasile	4,625,300
		Chilì.	1,467,623
		Amburgo. . . .	1,118,554
		Paesi Bassi . . .	576,194
		Altri paesi. . . .	264,565
		Totale fr. . .	76,304,929

MONTEVIDEO.

STATISTICA.

Superficie: 4,900 miglia quadrate geografiche.

Popolazione.

DIPARTIMENTI	ABITANTI	DIPARTIMENTI	ABITANTI
Montevideo	23,404	Somma riportata	62,190
Guadalupa	7,800	Paysandù, Salto e	
San José	8,080	Facuorembo . .	27,900
Col. del Sacramento	9,706	Cerro Largo	10,100
Soriano.	13,200	Maldonado e Minas	21,296
Riporto . . .	62,190	Durazno	6,826
		Totale . . .	128,312

Nel 1855, la popolazione ascendeva a 150 mila abitanti. Popolazione della città di Montevideo, circa 20 m. anime.

FINANZE.

Bilancio presuntivo pel 1856
(*secondo il rapporto del Ministro delle Finanze*).

Incassi . . *Pesos* 2,132,800
Spese. . . » 3,280,745
Deficit 1,147,945 *pesos*

Debito pubblico nel 1853, 10 milioni di piastre.

COMMERCIO.

Navigazione commerciale di Montevideo, nel 1854.

BANDIERA	ENTRATA		USCITA	
	NAVI	TONNELLATE	NAVI	TONNELLATE
Inglese	83	19,313	54	12,815
Francese	69	19,384	49	13,613
Spagnuola	182	36,335	135	26,664
Americana	70	22,043	39	12,701
Sarda	55	10,218	52	9,972
Brasiliana	79	15,177	70	13,462
Anseatica	43	8,935	31	6,199
Danese	49	7,702	37	5,657
Svedese e Norvegiana	25	5,192	19	4,065
Olandese	18	3,597	9	1,805
Diverse	60	7,917	43	7,504
Totale nel 1854	731	155,813	538	114,457
Totale nel 1853	625	127,149	648	134,898

COMMERCIO (NEL 1853).

Valore delle ESPORTAZIONI.

Pel Brasile	Fr.	18,874,000
Per la Francia	»	5,978,000
Per l'Inghilterra	»	5,251,000
Per l'Italia	»	2,212,000
Per la Spagna	»	1,582,000
Pel Belgio	»	1,505,000
Pegli Stati Uniti	»	1,494,000
Per gli stati Italiani ed altri Paesi	»	7,060,000
Totale	Fr.	43,956,000

BRASILE.

STATISTICA.

PROVINCIE	SUPERFICIE IN MIG. Q. GEOGRAFIC.	POPOLAZIONE nel 1856 *	Senat.	Deput.	CAPITALI
Parà	54,507	207,400	1	3	Parà.
Maranhào . . .	6,759	360,000	3	6	Maranhào.
Piauhy.	4,597	150.400	1	2	Oeiras.
Cearà	1,735	385,300	4	8	Aracate.
Rio G. do Norte	802	190,000	1	2	Natal.
Parahyba. . . .	1,138	209,300	2	5	Parahyba.
Pernambuco . .	2,908	950,000	6	13	Pernambuco.
Alagoas	530	204,200	2	5	Porto Calvo.
Sergipe	528	183,600	2	2	Sergipe.
Bahia.	6,091	1,100,000	7	14	San Salvador
Espirito Santo.	643	51,300	1	1	Vittoria.
Rio de Janeiro.	860	1,200,000	6	10	Janeiro. **
St. Paolo . . .	8,050	500,000	4	9	Santo Paulo.
Sta. Catharina .	694	105,000	1	1	S. Catharina.
Rio G. de Sul.	4,059	201,300	3	6	S.Pedro do Sul
Minas Geraes .	11,413	1,300.000	10	20	Ouro Preto.
Matto Grosso. .	28,716	85,000	1	2	Cuyaba.
Goyaz	13,594	180,000	1	2	Goyaz.
Amazonas . . .	***	42,600	1	1	
Paranà.		72,400	1	1	
20 Provincie. .	147,624	7,677,800	58	113	

Più le isole Fernando do Noronha, Trinidad e Martin Vatz, con 131 miglia quadrate geografiche.

* Secondo il rapporto presentato dai ministri alle Camere.

** Popolazione nel 1849: 266,466 (compresi 110,602 negri).

*** Provincie nuove. (*Alto Amazonae*), formata da porzione della provincia di Parà, e *Paranà* di quella di S. Paulo (campos de Coritiba).

FINANZE.

Bilancio per gl'anni

1857-58	Spese	1858-59	
5,750 : 127 § 482		6,019 : 917 § 000	Interno.
3,095 : 502 § 212		3,589 : 433 § 000	Giustizia.
640 : 736 § 753		659 : 520 § 000	Affari esteri.
4,595 : 465 § 273		4,859 : 420 § 000	Marina.
9,537 : 379 § 720		10,145 : 380 § 000	Guerra.
11,881 : 286 § 560		12,339 : 789 § 000	Finanze *.
35,500 : 496 — 000		37,613 : 459 — 000	*tot. delle Spese*
35,500 : 500 — 000		39,000 : 000 — 000	*tot. degl'incassi*

Debito estero, nel Gennaio 1855.

IMPREST.	CAPITALE PRIMITIVO		AMORTIZZAMENTO				IN CIRCOLAZ.
	Reale	*Nominale*	*Reale*			*Nominale*	*Nominale*
	L.	L.	L.	S.	D.	L.	L.
Del 1824	2,999,940	3,686,200	436,618	10	0	553,000	3,133,200
1829	399,984	769,200	125,400	0	0	177,700	591,500
1839	312,512	411,200	19,662	5	0	20,000	391,200
1842	622,702	732,600	58,528	5	0	59,400	673,200
1852	954,250	1,040,600	5,115	0	0	5,500	1,035,100
	5,289,388	6,639,800	645,323	0	0	815,600	5,824,200

Debito fatto all'interno, nel Gennaio 1855.

CAPITALE	EMISSIONI	AMORTIZZAMENTO	TOT. IN CIRCOLAZ.
A Po- al 6 °l₀	59,467 : 600-000	3,672 : 000-000	55,795 : 600-000
lizze al 5 °l₀	1,990 : 000-000	161 : 200-000	1,828 : 800-000
» al 4 °l₀	119 : 600-000	—	119 : 600-000
	61,577 : 200-000	3,833 : 200-000	57,744 : 000-000

* Di cui per interessi ed amortizzamento del debito estero: 3,787 : 120 § 000
» interesse del debito interno: 3,461 : 796 § 000

Secondo una memoria del Ministro delle finanze alle Camere (maggio 1856), lo stato del debito interno al 1° gennaio 1856, è stimato 8,815,650 lire sterline; e quello del debito estero 5,839,000 lire sterline.

Secondo l'opera di Nelkenbrecher, pag. 375, il *milreis* d'argento equivale a 52 $^1/_2$ *pences* = 1 *tallero* 15 *sgr.* e 2 *fénins*, al titolo di 14 *talleri*. Il *contos* ha il valore di 1000 *milreis*. Il valore di questa moneta *in carta*, varia secondo il corso. Alla fine di luglio 1841 il *reis* equivaleva a 30 $^1/_2$ *pences*, 25 e un decimo *silbergr.* di Prussia. Dal corso di 350 *reis* = a 1 fr., il *milreis* in carta si calcola 22 *sgr.* o 9 *fénins*, o 26 $^1/_2$ *pences*. L'antico valore (portoghese) era di 67 $^1/_2$ *pences* (1 *tallero* e 2 $^{58}/_{100}$ *sgr.* di Prussia).

COMMERCIO.

Navigazione, *nel* 1855-56.

BANDIERA	ENTRATA		BANDIERA	ENTRATA	
	NAVI	TONNELLATE		NAVI	TONNELLATE
Americana . .	273	96,200	*Riporto*. . . .	1283	341,006
Inglese	185	79,339	Annovarse	6	1,889
Portoghese . .	112	32,020	Lubecchese	5	1,475
Spagnuola . .	97	19,115	Prussiana	4	1,077
Danese	77	15,361	Chiliana	4	1,268
Brasiliana. . .	65	16,418	Peruviana	3	1,340
Francese . . .	56	22,116	Argentina	2	366
Svedese. . . .	56	14,440	Oldemburghese.	1	86
Amburghese .	46	11,867	Orientale, ecc.	2	616
Belga	44	13,205			
Sarda.	22	4,576	*Totale*	1110	349,121
Bremese . . .	19	5,705	Cabotaggio { Navi a vela	2274	232,865
Olandese . . .	17	6,151	Cabotaggio { Vaporiere.	353	52,227
Norvegiana. .	16	4,497			
Somma. .	1283	341,006	*Totale* . . .	3737	634,213

Importazione, *nel* 1854-55 e 1855-56.

(Valore officiale).

PAESE DI PROVENIENZA	1854-55	1895-56
Russia	14 : 590 $ 450	468 $ 450
Svezia e Norvegia	351 : 114 $ 174	322 : 908 $ 789
Danimarca	75 : 241 $ 477	78 : 565 $ 852
Città anseatiche	2,202 : 107 $ 184	2,242 : 132 $ 215
Paesi Bassi.	3 : 342 $ 000	22 : 045 $ 202
Belgio.	1,291 : 529 $ 711	1,799 : 509 $ 817
G. Brettagna e sue colonie.	24,116 : 857 $ 954	28,070 : 260 $ 593
Francia.	6,223 : 349 $ 968	6,743 : 407 $ 799
Spagna e sue colonie . .	782 : 141 $ 522	704 : 542 $ 411
Portogallo e sue colonie.	3,133 : 087 $ 005	3,052 : 688 $ 572
Austria.	144 : 221 $ 785	105 : 773 $ 165
Stati Sardi	481 : 109 $ 257	438 : 172 $ 643
Due Sicilie	23 : 650 $ 267	11 : 391 $ 093
Stati Uniti	3,671 : 751 $ 633	3,071 : 457 $ 979
Chilì	1,128 : 247 $ 047	241 : 025 $ 464
Perù	7 : 439 $ 327	24 : 531 $ 000
Rio de la Plata	3,306 : 653 $ 134	3,053 : 331 $ 246
Altre provenienze.	108 : 165 $ 843	176 : 336 $ 624
Totale.	47,064 : 599 $ 520	50,158 : 748 $ 914

PERU'.

STATISTICA.

Superficie: 23,941 miglia quadre geografiche.

11 DIPARTIMENTI E 2 PROVINCIE	POPOLAZIONE 1852
Amazonas	43,074
Ancach	219,145
Arequipa	119,336
Ayacucho.	132,921
Cuzco	349,718
Huancavelica	70,117
Junin	222,949
Libertad	266,553
Lima	250,801
Moquegua	61,432
Puno	285,661
Provincia littorale di Callao . . .	8,453
Provincia littorale di Piura . . .	76,332
Totale . . .	2,106,492
E senza gl' Indiani. . .	1,750,000

FINANZE.

Bilancio preventivo proposto al Congresso, nel 1855.

Incassi.

Imposte . . .	*Pesos*	2,510,000
Diritto sul Guano . .	»	5,970,000
Altri prodotti . .	»	515,000
Totale .	*Pesos*	8,995,000

Spese.

(*a*) Debito estero, cioè:		
Con l'Inghilterra . .	*Pesos*	1,538,665
Con gli Stati Uniti .	»	45,000
Colla Colombia . .	»	189,025
Col Chilì . . .	»	60,000
(*b*) Debito interno. .	»	4,620,000
Spese d'Amministrazione	»	4,000,000
Totale . .	*Pesos*	10,452,690

Debito al 1.° *Ottobre* 1853.

1) Debito interno 6 °/₀ . .	*Pesos*	22,673,000
» » 5 °/₀ . .	»	112,000
» » 4 °/₀ . .	»	426,400
2) Debito estero 4 ½ °/₀ .	»	13,000,000
» » 3 °/₀ . .	»	8,627,000
» » 3 °/₀ al Chilì .	»	2,000,000
Devesi per resto a Venezuela .	»	850,000
» agli Stati Uniti .	»	90,000
Totale	*Pesos*	47,778,400

COMMERCIO.

Marina mercantile nel 1853.

187 navi, della capacità di 25,228 tonnellate.

Commercio nel 1853.

(Valore in franchi).

PAESI DI PROVENIENZA E DI DESTINAZIONE	IMPORTAZIONE	ESPORTAZIONE
Gran Brettagna	23,081,455	44,093,775
Cina	1,447,480	—
Chilì	3,270,035	2,487,185
Spagna	811,835	1,144,970
Equatore.	984,140	—
Stati Uniti	2,930,120	24,491,890
Francia	7,208,030	7,208,030
Amburgo	1,074,070	1,074,070
Antille	1,321,200	1,321,200
Stati Italiani ed altri diversi .	2,580,395	2,580,395
Totale . . .	44,708,760	84,401,515

ECUADOR.

STATISTICA.

Tre dipartimenti:

I° Guayaquil	1,197	m. q. geogr.
II° Assuay e III° Ecuador (riuniti)	12,224	»
Totale . . .	13,421	»

Popolazione: 665,000 abitanti (Capitale Quito, 70,000 anime).
Le isole Gallapagos: 137 m. q. geografiche.

FINANZE.

Rendite dello Stato, nel 1856 *Reali* 1,372,800 *
Spese, nella detta epoca . . . » 1,358,498

Debito dello Stato. Ruota del debito al 6 °/₀ dell'antica Repubblica di Colombia verso l'Inghilterra, senza gl'interessi arretrati dal 1834, ... Lire Sterline 1,424,579
Debito interno . . . . Reali 738,591

COMMERCIO.

Valore delle importazioni (1586)	*Piastre*	2,486,706
Esportazione dei prodotti indigeni	»	2,333,141
Idem dei metalli preziosi	»	157,498

(*) 8 reali = 1 *peso* Macoquina, o 9 reali = 1 piastra d'argento spagnuola.

NUOVA GRANATA.

STATISTICA.

Superficie: 24,535, 40 miglia quadre geografiche.

Popolazione, nel 1853, secondo le notizie statistiche di Othone Hubner, 2,363,054, così ripartiti:

DIPARTIMENTI		Di razza bianca caucasea	Di razza americana civile	Negri	Meticci	Mulatti
Istmo *	144,108	14,000	8,000	3,500	97,658	12,250
Cauca	276,249	49,000	25,000	38,000	33,049	114,300
Antioquia **	292,037	50,000	7,000	15,600	155,037	54,000
Cundinamarca	564,955	137,790	127,290	5,100	252,535	28,000
Boyaca	424,210	102,210	95,710	740	209,450	3,600
Guanenta	319,974	67,000	20,000	3,500	204,174	22,500
Magdalena	253,521	30,000	16,000	13,500	46,421	48,200
Goajira (territ.)	20,000	—	—	—	—	—
Mocoa (territ.)	68,000	3	2,000	60	673	150

* Vedi sopra, dove si parla di Panamà.

** In virtù della legge del dì 11 giugno 1856, Antioquia divenne uno

FINANZE.

1852-53			1853-54		
Incassi . .	*Reali*	22,275,674.	Incassi . .	*R.*	19,396,625.
Spese . . .	»	28,421,811.	Spese . .	»	27,318,505.
Deficit	*Reali*	6,146,137.	Deficit	*Reali*	7,921,882.

Gl'interessi arretrati del debito estero formano la somma di *reali* 1,248,445 (1).

Secondo la legge del 30 maggio 1853, l'unità di moneta è la piastra o *péso;* cioè, una moneta d'argento divisibile in dieci *reali* o *decimi*, del valore di cinque franchi. Il *reale* dunque vale 50 *centesimi*. La piastra battuta anteriormente al 1.° settembre, è d'un valore inferiore (4 franchi), e si chiamerà d'ora in avanti: *pezza da otto decimi*.

COMMERCIO E NAVIGAZIONE (NEL 1852).

PARTI PRINCIPALI	ENTRATA		USCITA	
	NAVI	CAPACITA'	NAVI	CAPACITA'
Cartagena . . .	114	*Tonn.* 14,371	109	*Tonn.* 13,734
Santa Marta . .	59	» 4 157	48	» 4,127
Panamà	312	» 143,899	297	» 133.836
Totale . .	485	*Tonn.* 162,427	454	*Tonn.* 151,697

VALORE DEL CARICO DELLE NAVI	ALL'ENTRATA	ALLA USCITA
Cartagena	*L. Sterl.* 381,946	*L. Sterl.* 99,207
Santa Marta . . .	» 84,734	» 15,993
Panamà	*Fr.* 302,368,000	*Fr.* 2,476,000

stato libero (a norma dell'articolo addizionale alla costituzione del 27 febbraio 1855, col quale ciascuna provincia, mercè l'approvazione del Congresso, ha diritto di dichiararsi *stato sovrano*, e di formare uno stato particolare, sempre però continuando a far parte della Federazione della Nuova Granata).

(1) *Reale* della Nuova Granata = 50 centesimi.

Valore delle esportazioni nel 1855 e 56 (stando alle *note* degli uffizi della dogana) 5,353,350 dollari.

Valore totale di tutte le esportazioni, compresi i metalli preziosi, 7,929,350 dollari.

MESSICO.

STATISTICA.

DIPARTIMENTI	Miglia quadrate geografiche	POPOLAZIONE nel 1850	CAPITALI	POPOLAZIONE
Aguascalientes (1) .				
Coahuila e Texas. .	3020,50	75,340	Saltillo	19,898
Chiapas	906,50	144,070	San Christobel . .	6,500
Chihuahua.	4887,90	147,600	Chihuahua.	14,000
Durango	2350,50	162,218	Durango.	22,000
Guanaxuato	591,40	713,583	Guadalaxara. . . .	48,954
Guerrero	1386,80	270,000	Tixtla	4,500
Jalisco	2390,10	774,461	Guanaxuato	63,000
Messico.	755,50	973,697	Toluca.	12,000
Michoacan.	1246,30	491,677	Morelia	25,000
Nuevo Leon.	837,40	133,361	Monterey	13,534
Oaxaca	1577,30	525,101	Oaxaca	25,000
Puebla	677,50	580,000	Puebla.	71,631
Queretaro.	115,80	184,161	Queretaro	29,702
Potosi.	1519,30	368,120	San Luis	40,000
Sinaloa (2)	1621,40	160,000	Culiacan	12,000
Sonora (3)	6243,70	139,374	Ures.	7,000
Tabasco.	802,50	63,580	San Juan B	4,000
Tamaulipas	1446.90	100,064	Victoria	5,500
Vera-Cruz.	1216,00	264,725	Vera-Cruz	8,228
Yucatan	2182,00	504,635	Merida.	40,000
Zacatecas.	1519,80	356,024	Zacatecas	25,005
Bassa-California } Territ.	2780,20	12,000	La Paz	500
Colima . . . . } Territ.	137,40	61,243	Colima.	31,774
Tlascala. . . . } Territ.	87,30	80,171	Tlascala	3,463
Tehuantepec } (4) .				
Sierra Gorda } (4) .				
Carmen. . . } (4) .				
Distretto Federale .	4,80	200,000	Messico	170,000
Totale . . .	40314,80	7,485,205		

(1) Fece parte a Zacatecas fino al 1853. L'estensione del territorio e il numero degli abitanti non essendo ancora fissati, sono stati compresi nella cifra del dipartimento di Zacatecas.

(2) Ceduto agli Stati Uniti in virtù del trattato del 1853.

(3) Venduto agli Stati Uniti per la somma di 25 milioni di dollari.

(4) Ultimamente divisi da Oaxaca, Queretaro e Yucatan; la superficie e la popolazione son comprese in quella di questi tre dipartimenti.

FINANZE.

Incassi dal Primo Luglio 1851 al 30 Giugno 1852	*Piastre*	8,000,000
Spese nello stesso anno . . .	«	11,430,020
Deficit.	*Piastre*	3,430,020
Deficit al 1.° Luglio 1854 . .	«	17,000,000

Debito dello Stato nel 1854.

Debito interno	*Piastre*	43,,000,000
« estero	«	71,000,000
« non regolato	«	4,000,000
Totale . .	*Piastre*	118,000,000

(1 *piastra*=5 *franchi*, 41 *centesimi*).

NAVIGAZIONE E COMMERCIO (NEL 1851).

A quell'epoca il Messico possedeva 50 navi mercantili.
Navi entrate: 859 della portata di 256,762 tonnellate.

Valore delle *importazioni* . . .	*Pesos*	20,157,000
« delle *esportazioni*. . . .	«	20,000,000

fra cui 14 o 15 milioni di metalli preziosi.

Prodotto lordo delle Dogane . . .	*Pesos*	3,967,718

LIBRI DELL'EUROPA

CON LA GEOGRAFIA COMMERCIALE

DEL

LEVANTE

LIBRO PRIMO

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELL'OCCIDENTE D'EUROPA.

LEZIONE XLII.

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELLE ISOLE BRITANNICHE.

Tutte le comuni Geografie, anche le più elementari, dicono, che la monarchia inglese, *o Regno Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda*, componesi di due grandi isole, e di altre diversamente più piccole.

La massima, chiamata *Gran Bretagna*, è divisa in due parti: al sud l'antico regno d'*Inghilterra* col principato di *Galles*, e al nord l'antico regno di *Scozia*. L'*Irlanda*, che ebbe parimente titolo di regno, è la seconda isola per sua estensione; ed è separata dall'Inghilterra pel mare d'Irlanda, i principii del quale sono: al nord, il *Canale del Nord*, ed al sud, il *Canale di San Giorgio*.

Le altre isole sono: al nord della Scozia, l'arcipelago di *Shetlandia* e l'arcipelago delle *Orcadi;* sulla costa occidentale della Scozia, le *Ebridi* (Western-Islands), *Arran* e *Bute;* fra l'Inghilterra e l'Irlanda, le isole di *Man* e d'*Anglesey* (quest'ultima

comunica con la Gran Bretagna mercè d'un ponte sospeso sullo stretto che la separa dal principato di Galles); alla punta sudest dell' Inghilterra, il gruppo delle *Scilly* o delle *Sorlingue;* sulla costa della Francia, le isole normanne di *Guernesey*, *Jersey*, *Aurigny*, ecc.; finalmente sulla costa meridionale dell' Inghilterra, l' isola di *Wight*.

Le *Orcadi*, son separate dalla Scozia mercè dello stretto di Pentland; e la principale è *Mailand* o *Pomona*. — Le *Ebridi* sono in numero di 300, e vi s' osserva *Shye* e *Lewis o Long-Island*, *Mull* vicino alla costa, e *Staffa*, isoletta celebre per la grotta di Fingallo.

Le isole Britanniche confinano coll'Oceano Atlantico al nord e all'ovest col mare del Nord all'est e con la Manica e il Passo di Calais al sud.

La loro popolazione, nel 1857, sommava 27,784,352 anime così distribuite: *Gran Bretagna*, con le isole adiacenti, comprese le Normanne, 20,959,477; *Irlanda*, 6,077,283.

1° INGHILTERRA.

Separata dalla Scozia dalle correnti dei fiumi Tweed e Liddel, e dalla catena de' monti Cheviotі.

L' Inghilterra è divisa in 11 grandi sezioni (di Londra, del Sudest, del Sud, dell' Est, del Sudovest, dell'Ovest, del Nord, del Nordovest, di York, del Nordest, di Galles) e suddivisa in 52 contee o *shires*, comprese le 12 contee del principato di *Galles*.

Ecco lo elenco di quelle contee, e la popolazione delle loro capitali.

A. Sul bacino del mar del Nord, andando dal nord al sud:

1. Northumberland — Capitale: *Newcastle*, 71 mila anime.
2. Durham. — *Durham*, 10 m. anime.
3. York. — *York*, 24 m. anime.

4. Derby. — *Derby*, 24 m. anime.
5. Nottingham. — *Nottingham*, 75 m. anime.
6. Lincoln. — *Lincoln*, 13 m. anime.
7. Stafford. — *Stafford*, 7 m. anime.
8. Leicester. — *Leicester*, 39 m. anime.
9. Rutland. — *Oakham*, 2 m. anime.
10. Northampton. — *Northampton*, 15 m. anime.
11. Bedfort. — *Bedfort*, 7 m. anime.
12. Huntingdon. — *Huntingdon*, ?
13. Cambridge. — *Cambridge*, 21 m. anime.
14. Norfolk. — *Norwich*, 61 m. anime.
15. Suffolk. — *Ipswich*, 20 m. anime.
16. Oxford. — *Oxford*, 25 m. anime.
17. Buckingham. — *Buckingham*, 7 m. anime.
18. Hertfort. — *Hertfort*, 5 m. anime.
19. Middlesex. — *Londra*, 2,616,248 anime.
20. Essex. - *Golcdester*, 16 m. anime.
21. Berk. — *Reading*, 16 m. anime.
22. Surrey. — *Guilfort*, 4 m. anime.
23. Kent. — *Cantorbery*, 15 m. anime.

Le ultime tre sono situate in parte sul pendio della Manica.

B. Sul bacino della Manica:

24. Sussex. — Capitale: *Chinchester*, 8 m. anime.
25. Hamp o Southampton. — *Winchester*, 8. m. anime.
26. Witt. — *Salisbury* 20 m. anime.
27. Dorset. — *Dorchester*, 3 m. anime.

C. Sui due mari della Manica e dell'Atlantico:

28. Deeon. — Capitale: *Exeter*, 30 m. anime.
29. Cornwal. — *Launceston*, 5 m. anime.

D. Sul bacino del mare d'Irlanda:

30. Sommerset. — Capitale: *Bath*. 37 m anime.
31. Gloucester. — *Gloucester*, 12 m. anime.
32. Monmouth. — *Monmouth*, 5 m. anime.
33. Warvick. — *Warvick*, 9 m. anime.

34. Worcester. — *Worcester*, 19 m. anime.
35. Hereford. — *Hereford*, 10 m. anime.
36. Shirop o Salop. — *Shrewsbury*, 22 m. anime.
37. Chester. — *Chester*, 21 m. anime.
38. Lancastre. — *Lancastre*, 13 m. anime.
39. Westmoreland. — *Appleby*, mille anime.
40. Cumberland. — *Carlisle*, 20 m. anime.
41. Glamorgan. — *Cardiff*, 6 m. anime.
42. Caermarthen. — *Caermarthen*, 10 m. anime.
43. Pembroke. — *Pembroke* 6 m. anime.
44. Cardigan. — *Cardigan*, ?
45. Brecknock. — *Brecknock* o *Brecon*, 4m. anime.
46. Radnor. — *New-Radnor*, mille anime.
47. Montgomery. — *Montgomery*, mille anime.
48. Merioneth. — *Dolgelly*, 4 m. anime.
49. Caernarvon. — *Caernarvon*, 7 m. anime.
50. Anglesey. — *Beaumaris*, 3 m. anime.
51. Denbigh. — *Denbigh*, 4 m. anime.
52. Flint. — *Flint*, 2 m. anime.

Ora ecco le città principali dell'Inghilterra, specialmente considerate dal punto di vista della geografia commerciale.

Londra o *London* (nella contea di Middlesex), popolata come di sopra accennammo da 2,617 m. anime circa, gran metropoli di tutto l'impero Britannico, situata sul Tamigi, distante 420 kilometri da Parigi, e 100 circa dal mare. Immenso emporio, il più vasto ed il più ricco del globo. Una moltitudine di grossissime navi, venute da tutte le parti del mondo, cuoprono il Tamigi, e li suoi vasti bacini, chiamati *docks*. Circa 200 vaporiere fanno il servizio fra Londra ed Edimburgo, Dublino e altri punti diversi dell'Inghilterra, fra Londra, Boulogne, Calais, Dieppe, l'Havre, Ostenda, Amburgo, Pietroburgo, Anversa, Lisbona, la Giammaica il Messico, il Brasile, il Mediterraneo, il Capo, l'India e l'Australia. — Fabbricazione di una infinità di generi; coltelleria

stimatissima, strumenti d'ottica e di matematiche, orologeria; manifatture di seterie, tipografia, stampe, ecc.; fabbriche di birra considerevoli. Il subborgo di *Soutwark* è coperto di fucine.

Londra possiede una marina mercantile, numerosa di 5,000 navi, della portata complessiva di 900,000 tonnellate, ed il suo porto riceve annualmente 8,300 navi, stazanti tonn. 2,300,000, le quali navi le recano i prodotti di tutti i paesi del globo. Ora se si paragonano queste cifre a quelle della marina di *Francia*, si vedrà che la marina mercantile di quella immensa città sorpassa di più d'un terzo quella della Francia intiera!

Contorni di Londra. — Sul Tamigi: *Deptford,* 20 m. anime. Si estende fino a Southwark e Greenwich. Arsenale, magazzini e cantieri di marina. — *Greenwich*, 21 m. anime. Ospedale di marina, osservatorio astronomico. — *Wolwich*, 17 mila anime. Magnifico arsenale. — *Gravesend*, 4 mila anime. Le navi che vanno a Londra vi prendono gl'impiegati di dogana, e quelli che discendono il fiume vi si fermano per essere visitati e ricevere le patenti e i passaporti.

Liverpool (Lancastre), 376 m. anime. Vasto porto all'imboccatura del Mersey. Considerevole importazione di cotone per Manchester, di cui è il porto e la gran via d'esito delle mercanzie. Una strada di ferro l'unisce a quella città. — In commercio, trovasi il piombo e il litargirio stimatissimi, provenienti da Liverpool.

Manchester (Lancastre), 304 mila anime. Primo emporio del mondo per lavori di cotone. Le sue colonie invadono tutto il globo.

Birmingham, e *Soho* suo subborgo (Warwich), 233 m. anime. Immensa fabbricazione di chincaglieria, bigiotteria, coltelleria, bottoni, armi, macchine a vapore, ecc.

Bristol (Gloucester), 138 mila anime, al confluente dell'Avon e della Severna, uno dei quattro grandi porti del regno. Importazione di derrate coloniali; gran fabbrica di spilli; fucine considerevoli per il rame.

Leeds (York), 173 mila anime, sull'Air, affluente dell'Ouse. Centro della fabbricazione dei panni e delle casimirre.

Hull Kingston (York), 41 m. anime, porto sull'Humber. Gran commercio marittimo, specialmente col nord d'Europa. Carbon fossile lana, cordami; saponerie, raffinerie di zucchero, lavorazioni del ferro e del piombo. Primo porto per la pesca della balena.

Sheffield (York), 136 m. anime. Uno dei grandi centri manifatturieri d'Inghilterra, rivale di Birminghan. Lavori di ferro e di acciaio, coltelleria rinomata, strumenti di fisica. Ricche miniere di ferro e di carbon fossile nei contorni.

Newcastle (Northumberland), 80 mila anime. Porto sulla Tyne, che riceve navi di 4 a 500 tonnellate. Scavazione considerevole di carbon fossile, che esporta per tutto il globo, col piombo di Northumberland, e col ferro elitargirio.

Sunderland (Durham), 41 mila anime. Il suo porto riceve navi della portata da 3 alle 400 tonnellate. Grande esportazione di carbon fossile.

Norwich (Norfolk), 61 m. anime, sulla Yare. Manifatture di panni e di tessuti diversi di lana e cotone. Il suo porto è a *Yarmouth*.

Nottingham, 75 mila anime, sul canale del gran Trunk. Centro delle manifatture di cotone filato, merletti di seta, tulle, trine, ecc., e fabbrica di berretti di lana, di seta e di cotone.

Plymouth (Deeon), 75 m. anime, sulla Manica. Porto della marina reale, capacissimo di ricevere 2 mila navi!! Emporio di derrate coloniali.

Portsmouth (Hamp), 70 m. anime, sulla rada di Spithead; composto di due città, Portsmouth e Portsca. Primo porto militare del Regno Unito, assai grande per contenere 500 vascelli da guerra.

Bolton (Lancastre), 65 mila anime. Centro d'una immensa fabbricazione di stoffe di cotone.

Douvres (Kent), 42 mila anime. Porto sul Passo di Calais.

Battelli a vapore per Calais e Boulogne; luogo di passaggio dalla Francia in Inghilterra.

Brighton (Sussex), 41 mila anime. Porto sulla Manica, notevole pe' suoi bagni. Battelli a vapore per l' Havre e Dieppe. Strada di ferro da Brighton a Londra.

Southampton (Hamp), 30 mila anime. Commercio di vini di Francia. Piroscafi per l' Havre, Jersey, Guernesey e l'Irlanda. Strada di ferro da Southampton a Londra.

Chatam e *Rochester* (Kent), 35 m. anime, città riunite da un seguito di case, alla foce del Medway. *Chatam* è uno dei primi cantieri e dei primi arsenali marittimi dell' Inghilterra.

York, 25 m. anime, capo-luogo della contea di questo nome. Nell' ordine amministrativo, è la seconda città del regno.

ALTRE CITTÀ D' INGHILTERRA COMMERCIALMENTE O INDUSTRIALMENTE IMPORTANTI.

Barnsley (York), 10 m. anime. Ricca in fabbriche d'acciaio e di ferriere.

Bath (Somerset), 37 mila anime. Celebre per le sue acque minerali.

Bradford (York), 43 m. anime. Stoffe di lana.

Burslem (Stafford), 10 m. o 60 m. anime, se vi si comprendono i villaggi circonvicini, che con Burslem, non formano, per così dire, che una città sola, e sono il centro d'una immensa fabbricazione di maiolica, della quale Buslem esporta per più di 12 milioni di franchi all'anno, all'interno e all'estero.

Bury (Lancastre), 11 mila anime. Rinomata per le stoffe di lana e di cotone che fabbrica.

Cambridge, 21 mila anime. Capo luogo della contea di questo nome, e celebre Università di Studii.

Canterbury o *Cantorbéry* (Kent), 14 mila anime. Graziosa città sulla strada da Douvres a Londra. È antichissima.

Carlisle (Cumberland), 20 mila anime. Notevole per le sue numerose officine nelle quali si lavora il cotone.

Cheltenham (Gloucester), 23 m. anime. Acque minerali molto riputate.

Chesterfield (Derby), 6 m. anime. Miniere di piombo, filande di cotone e fabbriche di seterie.

Coventry (Warwick), 30 m. anime. Numerose manifatture di nastri di seta, e d'orologi.

Derby, 24 mila anime. Capo luogo della contea di questo nome. È conosciuta per le sue stoffe di seta e le sue belle porcellane.

Frome (Somerset), 12 mila anime. Manifatture di panni e di casimirre.

Gloucester, 12 mila anime. Capo luogo della contea di questo nome; centro d'una immensa fabbricazione di spilli.

Halifax, 15 mila anime, e *Huddersfield*, 27 m. anime, tutte due nella contea d'York. Sono come Bradford e Wakefield, il centro cioè d'una grande fabbricazione di panni ed altri lanifici.

Leicester, 39 m. anime. Fabbricazione considerevole di calze di lana.

Macclesfield (Chester), 23 m. anime. Manifatture importanti di seterie e fabbriche di ottonami.

Oldham (Lancastre), 22 mila anime. Importante per le abbondanti miniere di carbon fossile lavorate ne'suoi contorni, e pe'suoi lanificii, e per le sue fabbriche di cotone.

Oxford, 25 mila anime. Celebre Università di Studii.

Rochdale (Lancastre), 14 m. e 80 m. anime, comprendendovi tutta la parrocchia. È il centro d'una fabbricazione immensa di flanelle.

Shrewsbury (Shorp), 22 mila anime, sulla Severna. Lanifici e fabbriche di chincaglieria.

Stockport (Chester), 29 mila anime. Importante pel lavoro del cotone.

Wakefield (York), 24 mila anime. Centro d'una gran fabbricazione di lanificii.

Windsor (Berk), 6 mila anime. Residenza reale famosissima.

Wolverampton (Stafford), 19 mila anime. Ragguardevole per i suoi lavori dell'arte del magnano e fabbricazione degli oggetti per cui è celebre Birmingham.

Worcester, capoluogo della contea di questo nome, 19 mila anime. Gran fabbrica di bella porcellana e di guanti.

Sul mare del Nord, a partire dal nord:

Berwick e *Twedmouth*, 14 mila anime, sulla Twed.

North e *South-Shields*, 17 mila anime. Il primo sulla riva sinistra, e il secondo sulla diritta della Tyne. Esportazione di carbon fossile.

Tynemouth, 10 mila anime, alla foce della Tyne. Esportazione di carbon fossile.

Witby, 13 mila anime. Cantieri, miniere d'allume, commercio attivo.

Boston, 10 mila anime. Attivo commercio di canapa, catrame e legno da costruzione col Baltico. Luogo di spaccio (emporio) della contea di Lincoln.

Yarmouth, 21 m. anime. Altra volta una delle stazioni principali della marina reale. Questo porto fa un commercio molto attivo, ed esporta i prodotti manifatturieri di Norwich.

Ipswich, 20 mila anime. Cantieri di costruzione navale.

Sherness, 2 m. anime, fortezza sull'isola Sheppey, alla confluenza del Tamigi e della Medway. Cantieri della marina reale.

Margate, 8 mila anime. Piroscafi per Londra; bagni di mare frequentati.

Ramsgate, 6 mila anime. Bagni di mare frequentati. Continuate comunicazioni con le coste di Francia.

Sulla manica, dall'est all'ovest:

Exeter, 30 mila anime. Un canale pone questa città in comunicazione con Topsham, che è il suo porto.

Exmouth, 3 mila anime. Fra Exmouth e Darmouth trovasi *Tor-bay*, luogo ordinario d'ancoraggio delle squadre da guerra inglesi.

Darmouth e *Brixham*, suo subborgo, 10 mila anime. Commercio attivo.

Falmouth, 4 mila anime. Porto ed eccellente baia. Corrispondenza regolare con pacchetti fra l' Inghilterra e la Corogna, Lisbona, le Antille e l'America meridionale.

Penzance, 7 mila anime, esporta stagno, rame e sardine.

San Pietro, 14 mila anime, nell' isola Guernesey. Smeriglio in pietra.

Sant' Hellier, 16 mila anime. Buon porto nell' isola Jersey. Esportazione di smeriglio in pietra.

Sull'Atlantico, sul canale San Giorgio e sul mare d' Irlanda, procedendo dal sud al nord:

Cardiff, 6 mila anime. Grande esportazione di latta, lavori di getto e di stagno laminato. Buon porto.

Swansea, 12 mila anime. Il ferro, il rame e il carbon fossile del paese meridionale di Galles vi giungono per diversi canali e strade ferrate.

Mildford-haven, 3 mila anime. Piroscafi regolari fra Mildford e Waterford in Irlanda. Cantieri di costruzione della marina reale.

Chester, 21 mila anime, sul Dee. Riceve navi di 350 tonn. Gran deposito dei formaggi di quel nome.

Preston, 22 mila anime. Lavorìo di cotone. Non riceve che piccole navi.

Lancastre, 13 mila anime. Il suo porto non riceve che navi al disotto di 250 tonnellate.

Whitehaven, 15 mila anime. Ricche miniere di carbon fossile, esportazione considerevole di questo minerale.

2° SCOZIA.

La Scozia è divisa in queste 33 contee.

1. Orkney (formata dalle isole Orcadi e dalle Shetland); capo-luogo. — *Kirkval*. 3 m. anime.
2. Caithness. — *Wick*, 10 m. anime.

3. Sutherland. — *Dornoch*, 3 m. anime.
4. Ross. — *Tain*, 3 m. anime.
5. Cromarty. — *Cromarty*, 3 m. anime.
6. Inverness. — *Inverness*, 20 m. anime.

Sul bacino del mare del nord:

7. Nairn; capoluogo. — *Nairn*, 3 m. anime.
8. Murray. — *Elgin*, 6 m. anime
9. Banf. — *Banf*, 4 m. anime.
10. Aberdeen. — *Aberdeen*, 62 m. anime.
11. Kinkardine o Mearn. — *Berwic*, 1 m. anime.
12. Angus o Torfar. — *Torfar*, 8 m. anime.
13. Perth. — *Perth*, 20 m. anime.
14. Tife. — *Cupar*, 6 m. anime.
15. Kinross. — *Kinross*, 3 m. anime.
16. Clakmannan. — *Clackmannan*, 4 m. anime.
17. Stirling. — *Stirling*, 8 m. anime.
18. Linlithgow o West-Lothian. — *Linlithgow*, 5 m. anime.
19. Edimburgo o Mid-Lothian. — *Edimburgo*, 162 m. anime.
20. Haddington o East-Lothian. — *Haddington*, 6 m. anime.
21. Peebles. — *Peebles*, 3 m. anime.
22. Selkirk. — *Selkirk*, 3 m. anime.
23. Bervick. — *Greenlaw*, 3 m. anime.
24. Roxburgh. — *Iedburgh*, 6 m. anime.

Sul bacino dell'Atlantico:

25. Argyle; capoluogo. — *Inecrary*, 1 m. anime.
26. Dumbarton a Lenox. — *Dumbarton*, 4 m. anime.
27. Renfrew. — *Renfrew*, 3 m. anime.
28. Ayr. — *Ayr*, 8 m. anime.
29. Lanerk — *Lanerk*, 8 m. anime.
30. Wigton. — *Wigton*, 2 m. anime.
31. Kirkudbright. — *Kirkudbright*, 3 m. anime.
32. Dumfries. — *Dumfries*, 12 m. anime.
33. Bute (isole Bute e Arran nel golfo del Clyde). — *Rothsay*, 2 m. anime.

Ora accenneremo alle città principali della Scozia:

Edimburgo, abitata da 162,000 anime, compresa la popolazione de'numerosi suoi suburbii, è la capitale dell'antico regno di Scozia. Stà presso il golfo di Forth, distante 640 kil. da Londra.

Leith, 25,000 anime. Porto d'Edimburgo, distante 3 kilom. dalla capitale, a cui è unito da una continuazione di case. Grande commercio marittimo; pesca in Groenlandia. Un piroscafo della portata di 1,000 tonnellate, fa un servizio regolare fra Londra e Leith.

Glasgow (Lanerk), 300,000 anime, compresa la popolazione degli immensi suoi suburbii. Porto sulla Clyde. Fabbriche gigantesche di tessuti in cotone e in lino; commercio marittimo estesissimo.

Paisley (Renfrew), 37,000 anime. Sta presso Glasgow, col quale comunica per mezzo d'un canale. Fabbriche numerose di tessuti, seta, cotone e lino.

Greenock (Renfrew), 27,000 anime. Porto sull'estuario della Clyde. Florido commercio marittimo; piroscafi per Glasgow, Liverpool e Belfast, in Irlanda.

Perth, 20,000 anime, sul Tay. Fabbriche di cotonine e tele.

Dundèe (Angus), 70,000 anime. Porto sul golfo di Tay, capace delle più grosse navi. Filo tinto molto stimato; armamenti per la pesca in Groenlandia e sul banco di Terra Nuova.

Aberdeen, 62,000 anime. Porto alla foce del Dee. Pesca della balena, delle aringhe e del salmone. Gran fabbrica di stoffe di cotone.

Inverness, 20,000 anime. Porto alla foce del Ness. Centro del commercio del nord della Scozia.

Kilmarnock (Ayr), 18,000 anime. Fabbriche numerose di pannolano, e di tessuti di cotone e di seta.

Nella contea di Stirling è il villaggio di *Carron*, che possiede la più ragguardevole ferriera delle isole Britanniche. Quel villaggio ha dato il suo nome ad una foggia di cannoni per le navi da guerra, che vi furono inventati.

ALTRE NOTEVOLI CITTÀ DI SCOZIA.

Sul mare del Nord, andando dal sud al nord:

Sant'Andrews, 6 mila anime. Celebre Università di Studii.

Montrose, 12 m. anime. Bel porto con due *dock*. Vi si lavora il cotone.

Sull'Oceano Atlantico, procedendo dal nord al sud:

Port-Glasgow, 6 mila anime, sulla sinistra della Clyde. Le grosse navi che non possono risalire il fiume fino a Glasgow, si fermano in questo porto.

Androssan, 3 mila anime. Notevole pel canale che vi passa e procede fino a Paisley e Glasgow.

Dumfries, 12 mila anime, sul Nith.

3° IRLANDA.

L'Irlanda è divisa in 4 provincie ecclesiastiche, suddivisa in 32 contee. Questa è ancora la sola divisione amministrativa di quella bella isola. Le quali 4 provincie son così situate:

Sul bacino dell' *Oceano Atlantico*: 1. Munster, al sud; 2. Connaught, all'ovest; 3. Ulster, al nord; una parte dell'Ulster è sul *bacino del mare d'Irlanda;* 4. Leinster, all'est.

Ora ecco l'elenco delle contee, provincia per provincia:

Provincia di LEINSTER.

Dublino. — *Dublino*, antica metropoli del regno, capitale di tutta l'Irlanda e capo-luogo della contea del suo nome, 260 m. anime.

Louth. — *Dundalk*, 15 m. anime.

Wicklow. — *Wicklow*, 2 m. anime.

Wexford. — *Wexford*, 11 m. anime.

East-Meath. — *Trim*, 4 m. anime.

West-Meath. — *Mullingar*, 4. m. anime.

Longfort. — *Longford*, 4. m. anime.

King's-County. — *Philipstown*, mille anime.
Queen's-County. — *Mariborough*, 3 m. anime.
Kildare. — *Kildare*, mille anime.
Carlow. — *Carlow*, 10 m. anime.
Kilkenny. — *Kilkenny*, 28 m. anime.

Provincia di Munster.

Waterford; *Waterford*, 34 m. anime.
Cork. — *Cork*, 107 m. anime.
Kerry. — *Tralee*, 8 m. anime.
Limerick. — *Limerick*, 66 m. anime.
Clare. — *Ennenis*, 12 m. anime.
Tipperary. — *Colonmel*, 16 m. anime.

Provincia di Connaught.

Galway. — *Galway*, 34 mila anime.
Mayo. — *Castlebar*, 5 mila anime.
Sligo. — *Sligo*, 13 mila anime.
Leitrim. — *Leitrim*, 3 mila anime.
Roscommon. — *Roscommon*, 3 mila anime.

Provincia d' Ulster.

Fermanagh; capo-luogo. *Ennishillew*, 8 mila anime.
Cavan. — *Cavan*, 2 mila anime.
Monagan. — *Monagan*, 4 mila anime.
Donegal. — *Donegal*, 1000 anime.
Tyrone. — *Omagh*, 2 mila anime.
Loudonderry. — *Londonderry*, 12 mila anime.
Antrim. — *Belfast*, 50 mila anime.
Armagh. — *Armagh*, 8 mila anime.
Down. — *Downpatrich*, 3 mila anime.

Di tutte queste città irlandesi, quasi tutte molto piccole, le più importanti o principali sono le seguenti :

Dublino (Leinster), 260 mila anime.

Porto sul Liffey, capace delle maggiori navi. Dublino è distante 740 kilometri da Parigi, e 420 da Londra. Esportazione di grano e di tele.

Cork (Munster), 107 mila anime. Vasto porto. Questa città fornisce quasi tutta la carne salata per la provvista delle navi della Gran Bretagna. Piroscafi per Bristol e Bordeaux.

Cove (Munster), 10 mila anime. Porto militare sulla grande isola, in mezzo alla rada di Cork. Cantiere di costruzione della marina reale.

Limerich (Munster), 6 mila anime. Porto in un' isola formata dal Shannon. Gran fabbricazione di guanti.

Waterford (Munster), 34 mila anime. Porto eccellente sul Suire, affluente del Barrow. Esportazione di carne salata, tele, pelli, ecc. Numerosi armamenti per la pesca del baccalà di Terra Nuova.

Belfast, (Ulster), 100 mila anime, (compresa la popolazione della città bassa). Porto. Fabbriche grandi di tessuti, tela, filo e cotone.

Galway (Connaught), 34 mila anime. Porto sulla baia di questo nome. Fabbriche di tele e di flanelle. All' est di questa città sta *Ballinosloe*, 4 m. anime, luogo celebre in tutto il regno per li suoi immensi mercati di bestiami; per la fiera d'ottobre vi sono sempre più 100,000 pecore, e circa 40,000 bovi!

Sligo (Connaught), 13 mila anime. Buon porto, florido commercio.

Drogheda (Leinster), 18 mila anime, sulla Boyne. Porto frequentatissimo; commercio in grano, tela da balle, lino e carbon fossile.

Kilkenny (Leinster), 28 m. anime. Manifattura importante di pannilani. Esportazione notevole di carbon fossile cavato nei dintorni.

Dadunk (Leinster, 15 mila anime. Buon porto. Esportazione di grano per l' Inghilterra; manifatture di tele e di mossoline.

ALTRE NOTEVOLI CITTÀ D' IRLANDA.

Wexford (Leinster), 11 mila anime. Porto vasto e frequentato, capo-luogo della contea di questo nome.

Donagadec (Ulster). Bel porto, luogo di passaggio dall' Irlanda in Scozia. Grande esportazione di bestiame.

Londonderry, 12 mila anime. Porto frequentatissimo, e florido traffico.

Bantry (Munster), 5 mila anime. Porto militare.

Kinsale, 10 mila anime. Porto grande ed eccellente.

NOTA DELLE PRINCIPALI NATURALI PRODUZIONI DEL REGNO UNITO.

Miniere estremamente abbondanti di *carbon fossile;* miniere di *ferro*, specialmente in Scozia. *Stagno* nella contea di Cornvaglia (Corrnwal); *rame*, in Irlanda e in Inghilterra; *piombo* eccellente, in Inghilterra e in Scozia. — *Allume*, *antimonio crudo* (solfato d'antimonip), *grafite o piombaggine* del Cumberland; *zinco*, *magnesia*, *solfato di magnesia* o sale d'Epsom, *litargirio*, *minio*, *manganese*, ecc.

Bellissimi ed eccellenti *cavalli* da corsa e da tiro; *pecore* vestite di lana finissima. Pesca molto produttiva di *merluzzi* o *baccalà* e di *aringhe.* I laghi e i fiumi di Scozia forniscono in abbondanza il *salmone* e la *trota;* qualche *balena* si presenta ancora sulle coste di queste isole. I *salumi* d'Irlanda sono i migliori d'Europa; quest' isola fornisce a tutta la marina del regno provviste di carne salata.

Eccellenti e vaste *pasture.* Spesso la raccolta dei *grani* è insufficiente, ma abbonda estremamente quella delle *patate.* Le isole Britanniche non producono vino e raccolgono poche frutta.

INDUSTRIA E COMMERCIO.

Nei tempi moderni, la industria ed il commercio han posta lor sede nei paesi brittannici, e più specialmenti in Inghilterra;

la superiorità della quale nelle arti industriali è specialmente dovuta all'impiego delle macchine a vapore.

È superiore nella fabbricazione dei *tessuti di cotone*, del *panno*, e stoffe di *lana* e di *lino;* nella *chincaglieria*, nella *coltelleria* e nella fabbricazione di tutti gli arnesi di *ferro*, d'*acciaio* o di *rame;* nella lavorazione delle *macchine a vapore*, ecc. Parimente in assoluta linea di perfezione devesi porre la *stamperia* e l'*incisione* degl'Inglesi. La preparazione delle *pelli*, i *cristalli*, le *cartiere*, la *fabbrica della birra*, occupano un numero notevole di lavoranti.

La Scozia è ricca di *ferriere* e fabbrica della *tela*. La fabbricazione della *tela di filo*, la *distillazione di cereali*, la *fabbrica della birra*, e la confezione delle *carni salate* sono i principali rami dell'industria scozzese.

Il ferro lavorato in Inghilterra annualmente, ammonta a più d'un milione di tonnellate; il che è causa del consumo di tre milioni di tonnellate di carbone e del lavoro per 40,000 operai.

STRADE FERRATE.

L'Inghilterra è letteralmente coperta da una rete di strade ferrate; in nessun luogo, sopra un così piccolo spazio di terreno, esiste un sì ragguardevole numero. Tutte le città un poco importanti dell'Inghilterra sono unite tra loro da strade di questo genere. Frattanto, fra le principali *linee*, accenneremo le seguenti: 1° da Londra a Birghton e a Soreham; — 2° da Londra a Douvres, appoggiandosi sulla precedente, con diramazione su Ramsgate, per Cantorbery; — 3° da Londra a Sonthampton, Portsmouth e Salisbury; — 4° da Londra a Bristol con diramazione su Oxford e su Glocester, e prolungamento su Exeter e Plymouth; 5° da Londra a Liverpool e Manchester, per Birmingham, con prolungamento da Manchester a Lancastre ed a Sheffield, e da Lancastre a Carlisle, per Kendal; — 6° da Manchester a Hull, per Leeds e Selby; — 7° da Bristol a York, per Gloucester, Worcester, Birmingham, Derby, Wakefield e Leeds;

— 8° da Londra a Newcastle, con diramazione da Durham a Sunderland, e prolungamento fino a Edimburgo, per Berwick e Dunbar; — 9° da Londra a Norwik e a Yarmouth; due linee, l'una per Cambridge, l'altra per Colchester; — 10° da Liverpool a Edimburgo e a Glasgow.

Strade ferrate di Scozia: 1° Linea da Edimburgo a Glasgow con prolungamento da Glasgow a Greenock e Ayr; — 2° da Edimburgo a Aberdeen, per Perth.

Strade ferrate d'Irlanda: 1° Linea da Dublino a Belfast; — 2° da Dublino a Waterford ed a Wexford; — 3° da Dublino a Galway; — 4° da Dublino a Cork, con diramazione su Limerick.

I punti principali di passaggio da Francia in Inghilterra, sono *Calais* e *Boulogne*, donde partono regolarmente piroscafi per Douvres, Londra e Ramsgate; *Dunkercque*, che ha un servizio di vaporiere per Londra e Ramsgate; l'*Havre*, per Londra, Brighton e Southampton; *Saint-Valery-sur Somme*, per Londra, e finalmente *Cherbourg*, per Weymouth.

CANALI PRINCIPALI.

Situati ai quattro angoli di un quadrilatero quasi regolare, i quattro primi porti dell'Inghilterra, Londra, Bristol, Liverpool e Hull, comunicano tra loro per un sistema di navigazione interna, formato di fiumi e di canali magnifici, le ramificazioni dei quali si estendono alle città le più importanti dell'interno. I principali di questi canali sono:

Il *Grand-Trunk* o *Gran-Tronco:* così chiamato, perchè la maggior parte degli altri sistemi di canali s'appoggiano su questo. Questo canale unisce il Trent al Mersay, e pone in comunicazione Hull con Liverpool.

Canale di *Grande-Jonction* e suoi prolungamenti (canale del *Reggente* verso Londra, e canale della *Grande-Unione* verso il Nord) che unisce il Tamigi al Grand-Trunk, e pone in comunicazione Londra con Hull e Liverpool.

Canale di *Stafford* e *Worcester*, che unisce il Severn al Grand-Trunk, per cui Bristol comunica con Liverpool e Hull.

Canale di *Beerhs* e *Wilts*, e canale *Kennet* e *Avon*, che aprono una comunicazione fra Londra e Bristol. L'ultimo va dall'Avon al Kennet, confluente nel Tamigi di sotto ad Oxford, e si unisce al secondo.

Canale da *Oxford* al *Grand-Trunk*.

Canale della *Stroude*, che unisce la Severn alla Isis, tributario del Tamigi.

Canale da *Worcester* a *Birmingham*, prolungato fino al Grand-Trunk.

Canale da *Liverpool* a *Leeds*, per Blackburn e Colne. Unisce il mare d'Irlanda al mare del Nord per l'Ayr, e l'Ouse. — Canale da *Liverpool* a *Manchester*, prolungato da una parte fino a Halifax per Rochdale, e dall'altra fino a Huddersfield; questo canale unisce il Calder, tributario dell'Ouse, che si getta nel mare del Nord, al Mersay, che sbocca nel mare d'Irlanda. — Canale da *Liverpool* a *Lancastre*, prolungato fino a Kendal. — Canale di *Bridge-Water*, da Manchester al Mersay.

Canale *Caledonio*, in Scozia: unisce il mare del Nord all'Atlantico esteriore, attraverso i laghi di Ness, di Loch, ecc., ed è navigabile anche dalle navi da guerra.

Canale di *Forth* e *Clyde*; comincia di sotto a Glasgow, e unisce il canale del Nord al golfo di Forth.

Canale dell' *Union* da Edimburgo al canale di *Forth* e *Clyde*.

Canale da *Glasgow* a *Androssan*, passando per Paisley.

Gran Canale da *Dublino* al *Shannon*, che unisce il mare d'Irlanda all'Oceano Atlantico.

TELEGRAFI ELETTRICI SOTTOMARINI.

Un telegrafo elettrico sottomarino, da Port-Patrik, in Scozia, a Donaghadee, in Irlanda, unisce quest' ultima isola alla Gran Bretagna.

L'Inghilterra comunica col continente per altre tre linee

telegrafiche sottomarine: 1ª da Douvres a Calais; 2ª da Douvres a Ostenda; 3ª da Oxfordness, sulla costa della contea di Suffolk, a Schevening, sulla costa d'Olanda.

LEZIONE XLIII.

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELLA FRANCIA E DEL BELGIO.

La Francia, posta ad ugual distanza dal polo e dall'equatore, gode di un clima generalmente temperato. Così, alla sua situazione nella zona centrale d'Europa, ella è debitrice del prezioso vantaggio della riunione sul suo territorio dei diversi generi di coltura, proprii alle contrade meridionali, e di quelli che riescono migliori sotto gli umidi climi dei paesi settentrionali.

La superficie della Francia è di 540,085 kilometri quadrati, ossia più di 54 milioni di ettari: circa 25 milioni di ettari sono di terre coltivabili e maggesi, quasi la metà della superficie totale; 5 milioni praterie, un poco più dell'undecima parte; 9 milioni pascoli; 9 milioni boschi; 2 milioni vigne, 766 mila verzieri, vivai di pianta e giardini, e 951 mila altre diverse culture; il rimanente sono fabbriche, strade, fiumi, canali, ecc.

La raccolta media del frumento è di 69 milioni d'ettolitri, quella della segala di 28 milioni, quella dell'avena di 50 milioni; la raccolta dell'orzo è circa la quarta parte di quella del frumento; la raccolta delle biade quasi la sesta; quella del *maïs*, che si coltiva di preferenza nelle Landes e nei Bassi Pirenei, circa la quattordicesima. Fu riscontrato che la quantità dei grani raccolti serve al consumo di tutta la Francia per do-

dici mesi e mezzo negli anni di raccolte ordinarie, per tredici mesi negli anni di buona raccolta, e per quattordici mesi negli abbondanti. — La raccolta delle patate si valuta 96 milioni di ettolitri.

Le contrade della Francia più fertili in cereali sono generalmente situate nella metà settentrionale dell'impero, ed eccole: la bassa Normandia, l'Artesia, la Piccardia, l'Isola di Francia, la Sciampagna, l'Orleanese, e soprattutto la Beauce, la Lorena, l'Alsazia, la Borgogna, la Franca-Contea, il Berry, il Borbonese, il Poitou, la Bretagna, la Maine, e l'Angiò. Nel mezzodì della Francia non vi è abbondanza di grani fuorchè nelle pianure bagnate dalla Garonna e suoi affluenti, e nel bacino particolare dell'Aude. La raccolta è insufficiente nella Provenza, nel Lionese, nel Limosino, nella Marche, nei dipartimenti che ricevono il nome dai Pirenei, ed in quelli dell'Ardèche, del Gard, del Cantal, della Drôme, d'Indre-et-Loire, delle Landes, della Senna inferiore e della Senna; insufficenza augumentata dalle incessanti richieste dell'immensa popolazione di Parigi.

Più della ventisettesima parte della superficie della Francia è *vigneti*.

La raccolta del vino, una delle principali ricchezze agricole della Francia, produce da 39 a 40 milioni di ettolitri; una certa quantità di questo vino è convertito in acquavite, della quale distillasene annualmente circa 1,100,000 ettolitri: il valore di questi due prodotti stimasi circa 500 milioni di franchi. — Tirando una linea dall'imboccatura della Loira fino alla Mosa, un poco sopra di Mézières, avremo il confine della coltivazione in grande della *vite*.

Ecco i dipartimenti più ricchi in vigneti.

	ettolitri.
Gironda	138,823
Charente-Imferièure	111,682
Hérault	103,682
Charente	99,493

	ettolitri.
Dordogna	89,894
Gers	87,772
Gard	71,306
Lot et Garonne	69,349
Varo	67,657
Lot	58,627
Aude	51,079
Alta Garonna	48,908
Loiret	39,882
Bocche del Rodano	39,490
Pirenei orientali	38,442
Maine et Loire	38,260
Saône et Loire	37,936
Yonne	37,545
Tarn et Garonne	36,705
Indre et Loire	35,004

Diversi altri dipartimenti, quantunque meno ricchi dei precedenti, meritano di essere citati per l' importanza delle loro raccolte, la massima parte delle quali alimentano il commercio di approvigionamento di Parigi; sono: l'Aude, la Marna, la Costa d'Oro, l'Allier, la Nièvre, lo Cher, il Loir-et-Cher, e l' Indre.

I dipartimenti più sprovvisti di vigneti sono le Ardenne, il Cantal, l'Eure, la Lozère, la Mayenne e l'Alta Vienna. La Brettagna, i dipartimenti sul littorale nella Manica, l'Orne e la Creuse ne sono sprovvisti affatto. — I migliori vini provengono dalla Gironda, dalla Costa d'Oro, dal Saone-et-Loire, dall'Yonne dalla Marna, dall'Herault, dagli Alti Pirenei, dal Rodano, dalla Drôme, dal Jura, dall'Aude, dall'Alto Reno, dal Basso Reno, dalla Loira e dall'Ardèche.

Le parti più boschive della Francia son situate: all'est dell' Jura, dei Volsci, delle Ardenne, sui declivi di Langres, nella Costa d'Oro e nei Monti del Morvan, sull'alto piano al sudest

sul fianco occidentale delle Alpi; al sudovest, nei Pirenei e nelle Landes, che si estendono sul littorale dell'Atlantico. I *boschi* occupano più del quarto, dalla superficie nei dipartimenti della Nièvre, del Varo, dell'Alta Saôna e dell'Alta Marna; circa il quarto nella Drôme, nelle Landes, nel Basso e nell'Alto Reno, nella Costa d'Oro, nel Doubs, nell'Jura, nella Mosa e nei Vosgi; quasi il quinto nell'Ain, nell'Ariége, nell'Eure, nell'Isère, nella Meurthe, nell'Yonne, nell'Ardèche, nelle Ardenne, nella Dordogna, nel Gard, nei Bassi e Alti Pirenei, nella Saone-et-Loire e Valchiusa; infine circa il sesto nel Lot, nelle Basse Alpi, nella Mosella e nella Vienna.

La raccolta della *canapa* si valuta 67 milioni di kilogrammi rappresentanti un valore di 86 milioni di franchi. Le canapi messe in commercio son fornite principalmente dalla Sciampagna, dalla Borgogna, dalla Piccardia, dall'Angiò, dalla Turenna, dall'Alsazia, dalla Bretagna, dalla Normandia, dal Berry, dal Linguadoca, dal Delfinato, dall'Alvergna, dal Bordelese e dalla Lorena.

Il *lino* si coltiva in grande nella Fiandra, nell'Angiò, nella Bretagna, nella Maine, nella Linguadoca, nel Bearn, ed in qualche altra contrada della Normandia. La Piccardia ne mette anche essa molto in commercio, ma non è di buona qualità. La raccolta di questa pianta stimasi circa 37 milioni di kilogrammi, ed ha un valore di 57 milioni di franchi.

La cultura della *barbabietola* e del *luppolo* è molto estesa nei dipartimenti del nord della Francia, che producono inoltre una quantità considerevole d'*olio* di colza, specie di rapa, e di *garofano*. L'*olio d'oliva* è la principale ricchezza della Provenza: gli oliveti si trovano all'ovest del Rodano; ma quest'albero non vegeta oltre un limite determinato da una linea i cui punti estremi sono: da una parte, la città di Die (Drôme), dall'altra, Saint-Girons. (Ariége).*I gelsi vegetano molto più al nord; ve ne sono delle considerevoli piantagioni nei dipartimenti di Seine-et-Oise e della Costa d'Oro; se ne coltivano anche nell'Ain,

nell'Jura, nell'Alto Reno, nell'Indre-et-Loire, et nel Calvados. — Gli *aranci* e i *limoni*, i *capperi*, i *pistacchi*, i *melogranati*, non vegetano lungi dalle coste del Mediterraneo, ed il *fico* non dà buoni frutti che in questa sola regione.

L'Alsazia, i dipartimenti di Valchiusa, dell'Hérault, delle Bocche del Rodano, e talune parti della Normandia forniscono la *robbia;* ed il Gard produce il *croton dei tintori* (*tournesol*) di cui si fa grande uso nelle tintorie.

L'annua raccolta dell'olio d'oliva riesce, in media, di 167 m. ettolitri, e quella dell'olio di *colza*, e di *garofano* è di 2 milioni di ettolitri. La quantità della *robbia* che ogni anno raccogliesi si stima 16 milioni di kilogrammi, e quella della *barbabietola* 16 milioni di ettolitri.

Il capitale della proprietà fondiaria è valutato in Francia, da alcuni, 48 miliardi e da altri circa 60. L'agricoltura occupa circa 22 milioni di persone, e li suoi prodotti annui hanno un valore secondo i calcoli di Mathieu di Dombasle, di 5 miliardi; nella qual somma i cereali c'entrano per più della metà.

L'industria agricola cura circa 9,900,000 tra *bovi*, *tori*, *vacche* e *vitelli*, e più che 37 milioni tra *pecore*, *agnelli*, *castrati*, *capre* e *maiali*. L'annuo valore delle lane fornite dalle specie bovine è stimato 210 milioni di franchi. La Normandia, la parte occidentale del bacino della Loira, il Charolais e il Morvan ingrassano un numero considerevole di *bovi* che servono al macello: i dipartimenti del sudest son quelli che allevano il minor numero di questi animali.

Il numero dei cavalli in Francia stimasi generalmente circa di 2,500,000; l'agricoltura ne impiega i quattro quinti. Il Limosino, l'Alvergna e il Périgord hanno buoni cavalli da sella, ed i *navarrini*, allevati nei Pirenei, sono ancor maggiormente stimati. I cavalli da fatica e da tiro si levano dalla Normandia, dal Perche, dal Boulonnais e dalle Ardenne; quelli di razza superiore vivono abbandonati a loro stessi nelle pianure della Camargue, fra i due principali rami del Rodano. Dai dipartimenti della

Ariège, degli Alti Pirenei, delle Deux-Sevres, della Vienna e dell' Alta Vienna, si esportano in gran quantità *muli* nella Spagna e nell'Italia; la Manica fa una simile esportazione nelle isole dell'America.

La Lorena, l' Alsazia e il Bearn fanno un importante commercio di *prosciutti;* dal Maine, dalla Beauce, dal Perigord e da diversi altri dipartimenti del sudovest esportansi nello interno grandi quantità di *pollami.*

Le *api*, curate in tutti i dipartimenti, sono specialmente una delle ricchezze della Brettagna e di parte della Linguadoca; a Narbona e nei dipartimenti limitrofi si raccoglie il miele di prima qualità.

I *bachi da seta*, non si coltivano in quantità fuorchè nella parte meridionale del bacino del Rodano; là producono annualmente circa 12 milioni di kilogrammi di bozzoli, e se ne estrae 1,200,000 kilogrammi di seta grezza.

Dopo questo rapido sguardo alla industria agricola della Francia, ora tratteniamoci alquanto sulla industria minerale e metallurgica di quel vasto paese.

Le cave e le miniere di ferro esplorate in Francia dividonsi in tre classi: 1° miniere dette d'*alluvione;* 2° miniere disposte in letti regolati nei diversi piani dei terreni secondari; 3° miniere in filoni, in masse, ecc., nei terreni non stratificati, o di una stratificazione molto irregolare.

Le miniere dette d'*alluvione* contengono ordinariamente hydrossidi di ferro olithico, cioè in grani sferoidali di ogni grossezza, in frammenti irregolari, ecc. Questa sorta di miniere si trovano in tutta quanta la Francia, ma soprattutto nelle regioni dell'est, del nordest e del centro, precisamente nel terreno coperto dalle più grandi foreste.

Le miniere della seconda classe sono più particolarmente comuni nei declivi delle catene dei monti che fan siepe al nord al bacino del Rodano, e lunghesso le Cevenne.

Quelle in filoni, in masse, o miniere di montagna propria-

mente dette, si presentano numerose nei Vosgi, nelle Alpi del Delfinato, nei Pirenei e nelle catene della Bretagna.

Il ferro si fonde in Francia in circa 500 grandi forni, e il raffinamento di questo metallo e dell'acciaio si fa in più di 2 mila fucine. L'annuo prodotto di questa lavorazione, stimasi 360 milioni di chilogrammi di ferro fuso, 245 milioni di ferro ordinario, e 7 milioni di kilogrammi d'acciaio; il tutto pel complessivo valore di circa 160 milioni di franchi. Le altre arti necessarie alla lavorazione del ferro, della latta, ecc., tengono accesi più di 600 forni e fornelli; la lavorazione dell'acciaio ne impiega circa la quarta parte di questo numero.

Fra i dipartimenti più ricchi in ferro e meglio dotati di fucine, citeremo l'Alta Marna, la Nièvre, la Costa d'Oro, la Dordogna, l'Alta-Saone, l'Ariège, la Mosa, le Ardenne, la Mosella, lo Cher, i Vosgi, il Doubs, l'Indre, l'Isère, il Jura, la Loira, l'Eure, l'Orne, i Pirenei Orientali, l'Aude, l'Aveyron, la Charente, l'Alta Vienna e le Landes.

Quantunque l'esplorazione del carbon fossile abbia preso in Francia grande sviluppo, pure l'estrazione di questo minerale è ancora inferiore di un terzo ai bisogni delle arti in quel paese. Il numero delle miniere concesse per la escavazione o da concedere, è di 397, repartite in 71 bacini carboniferi, compresevi le cave d'antracite e di lignite; stimasi il loro prodotto circa 5 milioni di tonnellate di 1000 kilogrammi ciascuna; una quarantina di questi bacini è in esplorazione, e si possono dividere in tre gruppi principali, cioè del nord, del centro e del mezzogiorno. Il primo gruppo è formato dalla carbonifera di Valenciennes: le principali esplorazioni son quelle d'Anzin, di Fresmes e di Vieux-Condé; il secondo comprende i bacini d'Epinac, di Decize, di Brassac (Puy-de-Dôme), di Commentry (Allier), del Creuzot (Saône-et-Loire) e della Loira inferiore; e il terzo contiene le miniere di Saint-Etienne e di Rive-de-Gier (Loira), d'Alais, di Aubin o Decazeville (Aveyron), di Cramaux (Tarn), ecc.

In trentasette dipartimenti estrae la *torba*, a ragione di circa 458 milioni di kilogrammi all'anno.

Esistono in Francia 29 miniere di *piombo*, ma tre soltanto sono scavate: queste miniere son quasi tutte argentifere, e rendono da 770 a 780 mila franchi, compreso il valore dell'argento, che forma quasi i due terzi di questa somma. Gli scavi han luogo a Poullaouen e Huelgoat (Finistère), a Vialas (Lozère) e a Pontgibaud (Puy-de-Dôme).

Le miniere di *rame* di Saint Bel e di Chessy, nel dipartimento del Rodano, sono le sole aperte, e non producono più di 100 mila kilogrammi di questo metallo, cioè nemmeno la quarantesima parte del necessario al consumo.

Il dipartimento dell'Isère possiede la miniera d'*oro* della Gardette, che diè luogo a molti tentativi d'escavazione tutti però infruttuosi, e la miniera d'*argento* di Chalances, abbandonata da molto tempo. Due altre miniere d'*argento*, una a Huelgoat (Finistère), l'altra a Sainte-Marie (Alto Reno), diedero una quantità di metallo pel valore appena di 84 mila franchi.

L'*antimonio* trovasi di preferenza nelle montagne dell'Alvergna e del Vivarais; le principali cave son poste nell'Ardèche, nel Puy-de-Dôme, nella Lozère, nell'Alta Loira, nel Cantal, nel Gard e nella Corsica; ma il loro prodotto elevasi tutto al più a 80 mila franchi.

I dipartimenti dell'Allier, dello Cher, della Dordogna, del Rodano e di Saône-et-Loire producono quantità di *manganese*, sufficiente ai bisogni dell'industria.

Termineremo questa rapida rivista con alcune notizie sui principali minerali generalmente noti geologicamente sotto il nome di *roccie*. Sono in Francia 130 cave di *marmo*: il dipartimento dei Vosgi produce il *porfido*; la Brettagna e la Franca Contea i *graniti*; ed i Pirenei eccellente *marmo statuario* e diverse altre qualità di *marmo colorato*. Le *pietre litografiche* di Belly e di Châteauroux son considerate le migliori di Francia.

Le pietre da macine abbondano nei dipartimenti di Seine-

et-Marne, e di Seine-et-Oise, e rendono circa 2,500,000 fr. Le cave delle *pietre* da fabbricare ecc., in numero di più di 9 mila danno un prodotto di 20 milioni di franchi. Il prodotto delle cave di *pietra da lastrico* e delle *lavagne* stimasi circa 4,400,000 franchi; quest'ultima è abbondante nei dipartimenti delle Ardenne, di Maine-et-Loire, della Mosa, del Finisterre, della Manica e dei Pirenei. Infine, da 3,000 cave si estrae per 2,800,000 franchi di *pietra da calce*, e 4,300,000 franchi di *pietra da gesso*.

La Meurthe ha un banco inesauribile di *sal gemma*, e una infinità di sorgenti salate; il *sale* si trova anche in abbondanza nei dipartimenti della Franca Contea.

La escavazione dei *bitumi minerali* ha luogo più particolarmente nei dipartimenti dell'Ain, delle Landes, del Puy-de-Dôme, del Basso Reno, dell'Alto Reno, e di Saône-et-Loire; i quali posseggono schisti bituminosi, che mediante la distillazione producono olio minerale buono a far gaz.

Ed ora eccoci alla industria manifatturiera.

L'industria metallurgica e l'industria manifatturiera impiegano in Francia circa 5 mila macchine a vapore. La costruzione degli apparecchi a vapore, che funzionano negli stabilimenti, sulle navi, e sulle strade ferrate, è divenuta anch'essa un ramo d'industria di cui l'importanza va ogni anno aumentando.

Si fa ascendere a più di 2 miliardi di franchi la massa dei prodotti che escono ogni anno da 38 mila fabbriche, manifatture e fucine di Francia. Abbiamo già veduto il valore approssimativo dei metalli, adesso vedremo quello dei prodotti manifatturati.

Minuterie d'oro, oreficerie, ecc.: danno un valore annuale di 46 milioni di franchi. Parigi è il centro principale di quest'industria.

Bronzi. Questi oggetti, fabbricati nella massima parte a Parigi, hanno un valore di 25 milioni di franchi.

Capelli. Il prodotto annuo di questa industria è di 20 a 25 milioni di franchi. I grandi centri di fabbricazione sono a Parigi e Lione.

Cotone (*filatura e tessitura del*). Le filande rimettono annualmente 33 milioni di kilogrammi di cotone filato, del valore di circa 170 milioni di franchi; le fabbriche che lavorano il cotone sotto le sue diverse forme (*calicot*, *tele di cotone*, *berretti*, *tulle*, ecc.), creano per un valore di 600 milioni di franchi. I principali centri di fabbricazione sono il dipartimento dello Alto Reno, Roano, San Quintino, Lilla, Roubaix, Tourcoing, Abbeville, Tarare, Troyes, Bar-le-Duc, Cholet, Laval; ecc. Le tele stampate escono principalmente da Mulhouse, da Colmar e da altri luoghi del dipartimento dell'Alto Reno, da Roano ecc.

Pelli, *cuoio*, *marocchini*, *guanti*, *cartepecore*, ecc. La preparazione e il lavoro delle pelli creano un valore annuo di 180 milioni di franchi, ed occupano gran numero d'operai in tutti i dipartimenti. I principali centri di queste industrie sono, Parigi, Pont-Audemer, Caen, Lisieux, Falaise, Bayeux, Bernai, Roano, Reims, Châlon-sur-Saône, Blois, Milhau, Annonay, Grenoble e Niort.

Lanificii (panni, flanelle, tappezzerie, scialli, ecc.). Questi diversi prodotti hanno un valore annuo di 450,000,000 di franchi, di cui 250,000,000 per i pannilani, e 20,000,000 per gli scialli di lana. — Sedan, Louviers, Elbeuf, Beauvais, Lodève, Carcassona, Abbeville, Castres sono i principali centri di fabbricazione del panno; Reinms, Amiens, Beauvais e Mazamet (Tarn) forniscono la maggior parte delle stoffe leggiere di lana; Parigi, Reims e San Quintino tessono gli scialli; Aubusson, Abbeville, Felletin, Tours, Amiens, Reubaix e Tourcoing fabbricano i tappeti; le tappezzierie dei Gobelins, a Parigi, e quelle di Beauvais, non hanno rivali in Europa.

Orologieria. I prodotti dell'orologeria danno un valore annuo di circa 30 milioni di franchi; e le principali fabbriche sono a Parigi, a Versailles e a Besançon.

Specchi, *vetrerie* e *cristallami*. Questi diversi prodotti si valutano 30 milioni di franchi all'anno; gli specchi escono dalle manifatture di San Gobaine (Aisne), di San Quirino e di Cirey (Meurthe). I cristallami vengono specialmente da Baccarat (Meurthr) e da Munzthal (Mosella).

Carta. Il valore della carta che annualmente si fabbrica è 40 milioni di franchi; le più importanti fabbriche sono nelle città di Annonay, Limoges, Angoulême, San Dizier, Saint-Omer, Cusset (Allier), Thiers, Ambert, Marais (Senna e Marna), Esonne, Charcon (Senna e Oise) e Rives (Isère).

Carta dipinta. Parigi è il centro di questa industria il cui prodotto annuo stimasi 15,000,000 di franchi.

Porcellana, *maiolica e stoviglie*. Il valore di questi diversi prodotti a 30,000,000 di franchi. La porcellana si fabbrica a a Sèvres, a Chantilly, a Limoges, a Nevers, e Vierzon, e a Saint-Amand; e le stoviglie fine a Sarreguemines, Creil, Montereau ed a Choisy-le-Roi.

Prodotti chimici. Il loro annuo valore è di circa 20 milioni di franchi, e si fabbricano a Parigi, Roano, Marsiglia e Montpellier.

Raffinerie di zucchero. Da queste fabbriche esce ogni anno tanto zucchero pel valore di circa 70 milioni di franchi. Le principali sono a Parigi, a Bordeaux, a Marsiglia, a Nantes e a Roano.

Sapone. Pel valore di 30 a 35 milioni di franchi di mercanzia esce dalle saponerie di Marsiglia e della Provenza, e per più di 3 o 4 milioni di franchi di sapone molle si fabbrica nei dipartimenti del Nord.

Setificii. Circa 80 mila lavoratorii producono un valore di più di 200 milioni in stoffe ed altri articoli di seta. Lione è il gran centro di questa fabbricazione. Nimes, Avignone e Tours forniscono anch'esse delle seterie; Saint-Etienne e Saint-Chamond sono i centri della manifattura dei nastri. La quantità della seta grezza impiegata nella confezione delle seterie stimasi circa 4 mi-

lioni di kilogrammi per un valore di 220 a 240 milioni di fr. La Francia ne importa dall'estero per più della metà di questa somma.

Tele e tessuti di lino e di canapa. Il valore di questi prodotti supera 2 milioni di franchi. I principali centri di fabbricazione sono Cambrai, Douai, Valenciennes, Lille, S. Quintino, la Brettagna e la Bassa Normandia.

Il valore di altri diversi importanti prodotti non si potè ancora ben definire, od entra nelle valutazioni precedenti. Fra i quali prodotti citeremo:

Le *armi da fuoco*, che si fabbricano a Parigi, a St-Etienne, a Muszig, ecc.

Le *armi da taglio* delle fabbriche di Saint-Etienne, di Klingenthal e di Chatellerault.

I *merletti* e *trine* d'Alençon, Valenciennes, Douai, Bayeux, Caen, Lilla, Puy, Mirecourt e Chantilly.

I *coltelli* e gl' *istrumenti chirurgici*, ricercati da tutta Europa e le di cui principali fabbriche sono a Parigi, a Langres, a Chatellerault, a Thiers e a Saint-Etienne.

Gli *strumenti musicali* di Parigi e di Mirecourt.

I *libri* e le *stampe* di Parigi.

Le *Macchine a vapore*, i cui principali centri di costruzione sono a Parigi, ad Arras, a Creuzot (Saône-et-Loire), Roano, Mulhouse e Nantes.

I *mobili*, che si fabbricano a Parigi.

La *profumeria* di Parigi e di Grasse.

La *Chincaglieria* e *articoli di ferro*, i principali centri delle quali industrie che forniscono un'immensa quantità d'oggetti utili, sono, Strasburgo, Charleville, Thiers, Chatellerault, Saint-Etienne, Rive de Gier (Loira), Langres, Amboise, Tolosa, Klingenthal, Molsheim, Nevers, Foix, ecc.

LEZIONE XLIV.

SEGUE LA GEOGRAFIA COMMERCIALE DELLA FRANCIA E DEL BELGIO.

La repartizione dei prodotti agricoli e industriali su' differenti punti dello impero francese, è l'oggetto di un immenso commercio interno importantissimo, del quale furono un tempo parte essenziale le fiere ed i mercati; istituzioni a cui la facilità delle comunicazioni e dei trasporti tolse la utilità di altra volta, ed ogni anno diminuisce il numero dei commercianti che nei tempi scorsi vi si recavano in folla, specialmente a Beaucaire ed a Guibray, *fiere* principali della Francia.

Secondo il prospetto il più recentemente pubblicato dall'amministrazione delle dogane, il commercio esterno della Francia, messe in circolazione durante l' anno 1854, una massa di mercanzie pel valore di 3 miliardi e 72 milioni di franchi, cioè: 1680 milioni di mercanzie esportate, e 1392 milioni di importazioni.

I valori *esportati* si repartono nel modo seguente:

Prodotti naturali	Fr.	575,300,000
Oggetti manifatturati . . .	«	1,104,900,000
	Fr.	1,680,200,000

Le mercanzie francesi stanno in detta somma per 1 miliardo 256,900,000 franchi, cioè:

Prodotti naturali	Fr.	417,200,000
Oggetti manifatturati . . .	«	839,700,000
	Fr.	1,256,900,000

La differenza di 423,300,000 franchi, è il valore delle mercanzie d'origine forestiera, esportate nuovamente in natura.

I valori *importati* dividonsi come segue:

Materie necessarie all'industria		Fr.	901,000,000
Oggetti di consumo	naturali	«	212,600,000
	fabbricati	«	278,400,000
		Fr.	1,392,000,000

Su questa somma, il consumo interno assorbì 989,400,000 franchi, cioè:

Materie necessarie all'industria		Fr.	777,100,000
Oggetti di consumo	naturali	«	160,700,000
	fabbricati	«	51,600,000
		Fr.	989,400,000

La differenza di 402,600,000 franchi è il valore delle mercanzie che *transitarono* per la Francia.

I 3 miliardi e 72 milioni di mercanzie *importate* ed *esportate*, si riuniscono fra il commercio di terra e il marittimo, come appresso:

Di mare	Fr.	2,204,000,000
Di terra	«	868,000,000
	Fr.	3,072,000,000

Così viene a resultarne che il commercio marittimo stà in proporzione del 72 per 100, o quasi dei tre quarti del commercio della Francia coll'estero e colle colonie.

I seguenti quadri mostran in qual proporzione le principali mercanzie contribuirono a formare le suddette somme. In questi prospetti i numeri esprimono i milioni e centinaia di migliaia di franchi; il titolo *commercio speciale* indica, all'*esportazione*, i prodotti del suolo e dell'industria francesi, ed all'*importazione* le mercanzie estere facenti parte del consumo nel nostro paese. Si vede dai medesimi che i prodotti che stanno in maggior proporzione nella massa delle esportazioni, sono i seguenti:

		Commercio generale	Commercio speciale
Seterie	proporzioni per 100.	23,4	22,2
Lanifici	«	9,1	9,3
Vini.	«	5,8	7,7
Cotonine	«	5,7	5,1
Cereali	«	4,8	4,9
Biancheria e vestiario.	«	4,0	3,0
Acqueviti e spiriti . .	«	3,6	4,8
Ebanisteria, merceria, ombrelli, mobili, lavori in legno e trastulli da ragazzi .	«	3,4	4,4

Nella massa delle *importazioni* :

Sete.	proporzioni per 100.	12,1	14,7
Cotone in fiocchi. .	«	8,9	10,7
Seterie	«	7,8	0,9
Lane greggie . . .	«	6,4	6,5
Legni comuni. . .	«	4,5	6,2
Carbon fossile. . .	«	3,9	5,2
Zucchero delle colonie francesi . .	«	3,6	4,5
Pelli greggie . . .	«	2,8	3,1
Caffè	«	2,7	2,4
Lino.	«	2,5	3,3
Spazzatura da orefici	«	2,4	3,4
Rame	«	2,0	2,3
Lanifici	«	1,9	0,0
Cotonine	«	1,9	0,0
Indaco	«	1,7	2,2
Cereali	«	1,7	0,4

ESPORTAZIONI.

NATURA DELLE MERCANZIE	COMM. GENER.	COMM. SPECIALE
Prodotti naturali.	*milioni*	*milioni*
Vini	98,2	97,4
Cereali	80,6	61,7
Acqueviti e spiriti	61,4	60,5
Seta	53,6	8,7
Cotone in fiocchi	20,7	0,
Pelli concie, o marrocchini . . .	26,5	24,5
Cavalli, muli ed altri bestiami. . .	22,9	22,8
Robbia	15,8	14,9
Caffè	13,8	0,
Olio d' oliva	10,4	1,6
Pelli greggie e pelliccie	10,0	0,6
Frutta da tavola	11,8	11,3
Peli da filarsi o per cappelli . . .	6,8	4,5
Zucchero grezzo e terroso . . .	5,5	0,
Lane	8,6	1,6
Legni comuni.	6,9	6,5
Grani e frutta oleaginose	6,6	5,8
Grani da semenza	5,3	5,1
Uova	6,7	6,7
Pesci di mare e marinati. . . .	6,0	5,9
Ferri	4,5	2,0
Carni salate	4,6	4,4
Butirro	3,8	3,8
Cardi per cardare le lane. . . .	2,8	2,8
Liquori	1,2	1,1
Oro battuto, tirato, laminato o filato .	1,7	1,7
Lino	1,1	0,9
Schiacciate di grani oleaginosi . . .	1,2	1,2
Mercanzie diverse	96,3	59,4
	575,3	417,4

Esportazioni.

NATURA DELLE MERCANZIE	COMM. GENER.	COMM. SPECIALE
Oggetti manifatturati.	*milioni*	*milioni*
Tessuti di seta e nastro di fioretto . .	393,9	279,7
Tessuti di lana	152,1	119,8
Tessuti di cotone	96,7	65,2
Biancheria e articoli di vestiario . .	68,1	38,3
Ebanisteria, giuocattoli, merceria, ombrelli, mobili, lavori in legno . . .	58.0	55,7
Pelli lavorate	50,0	49,6
Tessuti di lino o di canapa . . .	22.8	20,2
Stoviglie, vetrerie e cristallami. . .	18,9	18,0
Carta e sue applicazioni	27,8	26,7
Metalli lavorati	44,9	42,2
Zucchero raffinato	11,8	11.3
Minuteria e oreficeria	15,2	7,6
Profumeria	13,3	13,1
Orologeria	13,7	3,6
Fili di cotone e di lana	6,4	5,5
Mode e fiori artificiali	6,6	5,9
Macchine e meccanica	5,9	2,9
Colori	5,2	4,9
Medicamenti composti	5,0	5,0
Indaco	3,2	0,
Armi	3,1	0,8
Sapone	3,9	3,9
Sale marino	3,4	2,8
Articoli diversi della industria parigina .	2,8	2,8
Coltelleria	2,5	1,5
Estratti di legni da tinta	3,6	3,6
Tessuti di pelo	2,1	0,7
Filo di lino o di canapa	1,8	1,2
Mercanzie diverse	65,2	47,1
	1107,9	839,4
Recapitolazione.		
Prodotti naturali	575,3	417,4
Oggetti manifatturati	1107,9	839,4
	1683,2	1256,8

IMPORTAZIONI.

NATURA DELLE MERCANZIE	COMM. GENERALE	COMM. SPECIALE
Materie necessarie all' industria	*milioni*	*milioni*
Seterie	169,0	146,4
Cotone in fiocchi.	125,9	106,6
Lane grezze	89,4	64,6
Legni comuni	63,1	61,9
Carbon fossile	54,4	52,0
Tabacco in foglie	16,2	16,0
Pelli grezze.	39,3	31,1
Spazzatura d' orefici	34,5	33,8
Indaco	24,2	22,3
Lino	35,8	33,3
Rame.	27,0	23,4
Olio d' oliva	22,4	21,3
Peli da filare o per cappelli . .	4,1	2,4
Piombo	14,3	9,0
Stoie di paglia, di scorza e corde d' erba .	5,8	3,2
Legni esotici	11,6	9,8
Grani per semente	5,7	5,3
Cocciniglia	2,5	1,9
Zinco	9,0	8,6
Ferro fuso	7,9	7,0
Cavalli	9,5	9,3
Gomme esotiche	5,2	2,9
Ferro	4,7	2,9
Stagno ordinario	5,7	5,6
Fili di lino o di canapa	5,2	4,5
Zolfo	4,5	4,0
Pelliccie	3,8	3,7
Canapa	2,9	2,6
Mercanzie diverse	99,4	81,7
	901,0	777,1

IMPORTAZIONI.

NATURA DELLE MERCANZIE	COMM. GENERALE	COMM. SPECIALE
Oggetti di consumo.		
Naturali.		
Zucchero delle colonie francesi . .	50,7	45,4
Caffè	38,5	24,2
Cereali	24,0	4,6
Zucchero forestiero	18,6	15,1
Grani oleaginosi	14,6	13,0
Pesci di mare	10,7	10,7
Riso	9,0	8,3
Frutta da tavola	7,5	7,0
Formaggi	7,1	5,8
Bestiami	6,6	6,6
Ricino e noci di tulucuna . . .	6,0	5,3
Pepe e botrite	3,6	2,3
Cacao.	2,9	2,4
Burro.	2,3	2,2
Mercanzie diverse	10,7	7,8
	212,6	160,7
Fabbricati.		
Seterie	109,3	9,3
Tessuti di lana	26,4	0,
Tessuti di cotone	26,0	0,
Orologeria	22,8	5,5
Tessuti di lino e di canapa. . .	13,7	10,9
Armi	4,9	0,9
Cappelli di paglia, di scorza o di corda d'erbe	3,6	1,5
Trastulli e mercerie	2 1	1,2
Macchine e meccanica.	2,0	2,2
Strumenti aratorii, lime, raspe ed altri utensili	1,9	0,9
Mercanzie diverse	65,6	19,2
	278,3	51,6

RECAPITOLAZIONE.

Materie necessarie all'industria . .	901,0	777,1
Oggetti di consumo: naturali . . .	212,6	160,7
» fabbricati . .	278,3	51,6
	1391,9	989,4

Ecco adesso l'ammontare delle *importazioni* e delle *esportazioni* per ciascuno dei paesi esteri e per le colonie francesi.

Movimento del commercio con i paesi esteri.

PAESI	ESPORTAZIONI		IMPORTAZIONI		ESPORTAZIONE E IMPORTAZIONE riunite	
	Commer. generale	Commer. speciale	Commer. generale	Commer. speciale	Commer. generale	Commer. speciale
	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni
Inghilterra	405,9	296,1	133,3	93,7	539,2	389,8
Stati Uniti . , ...	292,8	187,4	155,5	136,0	448,3	323,4
Belgio	143,1	132,1	221,0	137,4	364,1	269,5
Svizzera	113,6	55,9	137,6	31,1	251,2	87,0
Stati Sardi.	91,3	70,3	108,3	100,0	199,6	170,3
Spagna	76,4	59,2	47,7	29,8	124,1	89,0
Associazione commerciale tedesca (Zoll-verein)	50,4	42,3	67,3	48,3	117,7	90,6
Turchia.	26,1	19,0	60,8	47,3	86,9	66,3
Russia	20,5	17,2	48,0	29,6	68,5	46,8
Brasile	40,8	29,5	24,9	14,9	65,7	44,4
Due Sicilie.	19,6	14,0	36,0	25,5	55,6	39,5
Paesi Bassi.	22,5	14,2	25,4	17,2	47,9	31,4
Possessi spagnuoli in America .	19,6	16,4	21,9	16,7	41,5	33,1
Indie inglesi . . . . :	4,2	3,8	36,1	34,1	40,3	37,9
Toscana.	20,8	15,4	16,7	11,7	37,5	27,1
Perù.	22,5	18,9	6,1	6,1	28,6	25,0
Rio della Plata	17,7	14,4	10,0	7,4	27,7	21,8
Città anseatiche	17,9	14,7	7,7	6,1	25,6	20,8
Austria	11,6	4,3	12,8	12,9	24,4	17,2
Egitto	8,1	5,4	15,0	11,0	23,1	16,4
Messico	18,7	14,9	4,0	4,1	22,7	19,0
Stati barbereschi Marocco, Tunisi	6,7	3,3	12,5	10,7	19,2	14,
Norvegia	2,5	2,3	16,1	16,0	18,6	18,3
Chilì.	17,2	14,7	1,2	1,1	18,4	15,8
Haïti.	6,4	5,1	11,7	10,0	18,1	15,1
Uruguay.	10,9	9,1	6,8	3,0	17,7	12,1
Venezuola	5,9	4,9	4,9	3,6	10,8	8,5
Costa occidentale d'Affrica. . .	2,5	0,9	7,7	6,0	10,2	6,9
Svezia	1,4	1,1	7,7	7,0	9,1	8,1
Portogallo	5,8	4,0	2,4	1,6	8,2	5,6
Stati Romani, ...	4,8	3,6	2,9	2,2	7,7	5,8
Possessioni danesi in America .	7,3	5,9	0,0	0,1	7,3	6,0
Indie olandesi.	0,6	0,6	6,6	5,8	7,2	6,4
Nuova Granata	4,2	3,5	1,5	1,2	5,7	4,7
Somma da riportarsi . .	1520,3	1104,4	1278,1	889,2	2798,4	1993,6

Segue il Movimento del commercio con i paesi esteri.

PAESI	ESPORTAZIONI		IMPORTAZIONI		ESPORTAZIONE E IMPORTAZIONE riunite	
	Commer. generale	Commer. speciale	Commer. generale	Commer. speciale	Commer. generale	Commer. speciale
	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni
Riporto	1520,3	1104,4	1278,1	889,2	2798,4	1993,6
Isola Maurizio e Capo di Buona Speranza	4,8	4,6	0,0	0,1	4,8	4,7
	2,6	1,7	2,1	1,3	4,7	3,0
Grecia	1,7	1,6	1,0	0,9	2,7	2,5
Diversi paesi d' Africa	0,1	0,1	2,1	1,2	2,2	1,3
Guatimala	1,2	0,9	0,7	0,5	1,9	1,4
Filippine	0,1	0,1	1,8	1,8	1,9	1,9
Possessi inglesi in America . .	1,2	1,2	0,1	0,0	1,3	1,2
Cina, Cocincina e Oceania . .	0,2	0,2	1,0	1,6	1,2	1,8
Annovre	0,8	0,8	0,0	0,0	0,8	0,8
Equatore	0,2	0,2	0,5	0,2	0,7	0,4
Mecklembourg-Schwèrin . . .	0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,2
Bolivia	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Possessi olandesi in America. .	0,1	0,0	0,2	0,2	0,3	0,2
Luoghi selvaggi e senza autorità.			0,1	0,1	0,1	0,1
	1533,6	1116,1	1287,7	897,1	2821,3	2013,2

Movimento del commercio colle colonie francesi, e recapitolazione.

PAESI	ESPORTAZIONI		IMPORTAZIONI		ESPORTAZIONE E IMPORTAZIONE riunite	
	Commer. generale	Commer. speciale	Commer. generale	Commer. speciale	Commer. generale	Commer. speciale
	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni
Algeria	73,9	74,8	18,3	17,8	94,2	92,6
Martinicca	21,0	20,7	19,5	16,3	40,5	37,0
Isola della Riunione (Bourbon) .	14,6	14,3	22,5	21,5	37,1	35,6
Guadalupa	16,9	16,7	13,3	11,6	30,2	28,3
St-Pierre, Miquelon e Gr. Peche.	6,1	5,3	14,3	14,3	20,4	19,6
Senegal.	8,1	5,4	5,8	3,9	13,9	9,3
Possessi francesi nell' Indie . .	0,5	0,5	9,5	6,3	10,0	6,8
Cajenna	3,5	3,3	1,3	0,8	4,8	4,1
	146,6	141,0	104,5	92,3	251,1	233,3
Riporto dei paesi esteri .	1533,6	1116,1	1287,7	897,1	2821,3	2013,2
Totale	1680,2	1257,1	1392,2	989,4	3072,4	2246,5

Da questi due prospetti resulta che l'Inghilterra, gli Stati Uniti, il Belgio, la Svizzera, gli Stati Sardi, la Spagna e la Germania, sono i paesi co' quali le relazioni commerciali della Francia hanno maggiore attività: con quei sette Stati il commercio e l'industria francesi fanno per 2 miliardi e 44 milioni d'affari, *importazione* ed *esportazione* riunite, cioè il 66 per cento, o i due terzi della massa di tutte le operazioni francesi coll'estero e colle colonie. E ciascun di questi Stati vi contribuisce nelle seguenti proporzioni:

		Commercio generale.	Commercio speciale.
Inghilterra. . . .	*proporzione per* 100	17. 5	17. 5
Stati Uniti . . .	»	14. 6	14. 4
Belgio	»	11. 8	11. 9
Svizzera	»	8. 1	3. 8
Stati Sardi. . . .	»	6. 5	7. 5
Spagna.	»	4. 0	3. 9
Associazione tedesca (zoll-verein) . .	»	3. 8	4. 0
	Totale. . .	66. 3	62. 8

Il commercio generale fra la Francia e le sue colonie, stimasi l'8 per cento sul totale delle operazioni; la qual proporzione sta in ragione della metà di quella del commercio francese coll'Inghilterra. La proporzione è maggiore pel commercio speciale.

La repartizione si fa nel modo seguente:

		Commercio generale	Commercio speciale
Algeria	(proporzione per cento)	3,0	4,1
Martinicca	»	1,3	1,6
Isola della Riunione (Borbone)	»	1,2	1,5
Guadalupa.	»	1,0	1,2
St-Pierre et Miquelon.	»	0,7	0,8
Senegal	»	0,4	0,4
Possessi francesi nell'India	»	0,3	0,3
Cayenna	»	0,1	0,2
		8,0	10,1

L'Algeria partecipa al commercio generale colle colonie in ragione del 37 per cento, o per più del terzo: l'*importazione* dei suoi prodotti aumenta tutti gli anni in modo considerevole.

I porti della Francia sono **400**, cioè:

1.° Nella Regione della Manica, dalla frontiera belga fino alla estremità occidentale del dipartimento di Finistère . . .	**102**
2.° Nella Regione dell'Oceano fino alla frontiera di Spagna.	**215**
3.° Nella Regione del Mediterraneo	**83**
	400

I quali porti sono distribuiti come segue:

Sulle rive del mare	**145**
Nelle regioni marittime (Estuarii dei fiumi) .	**176**
Intorno alle isole	**79**
	400

Entrano annualmente in que' porti **119,237** navi della portata di **6,025,474** tonnellate, compresivi i legni che fanno la navigazione di *cabottaggio*, cioè:

Navi francesi	Commercio esterno . .	**7,305**	**735,527**
	id. con le Colonie e con l'Algeria . . .	**1,437**	**197,987**
	Pesca del Merluzzo (Baccalà)	**508**	**64,525**
	Pesca della Balena . .	**2**	**869**
		9,259	**998,208**
	Cabotaggio.	**96,965**	**3,392,582**
		106,217	**4,391,490**
Navi estere.		**13,020**	**1,633,984**
		119,237	**6,025,474**

Nel numero delle 22,000 navi francesi ed estere, che il commercio coll'estero e con le Colonie attira nei porti della Francia, son comprese 3,587 navi a vapore, cioè:

	Entrate	Tonnellate
Piroscafi francesi . . .	1,122	198,948
Piroscafi esteri . . .	2,465	377,807
	3,587	576,755

I principali porti della Francia contribuiscono nella maniera seguente al totale del carico per il commercio estero, ed in conseguenza non compreso il *cabotaggio* francese:

	Tonnellate	Navi entrate	Prop. per cento
Marsiglia	682,798	4,101	25,9
Havre	442,354	1,740	16,8
Bordeaux	175,477	1,170	6,8
Calais	166,300	1,436	6,3
Boulougne	136,384	935	5,2
Cette	107,264	1,019	4,0
Nantes	93,744	767	3,5
Roano	85,051	826	3,2
Dieppe	78,537	542	2,9
Dunkerque	74,243	803	2,8
Saint-Malo e Saint-Servan	43,664	703	1,6
Honfleur	42,986	431	1,6
Tolone	33,461	803	1,2

Vengono in seguito i porti di Cherbourg, di Baiona, di Caen, di Granville, della Nouvelle, di Fécamp e di Rochefort, che figurano sul quadro delle entrate (commercio estero) per la cifra di 20 a 30,000 tonnellate; la qual cifra è di 12 a 20,000 per Bastia, Brest, la Rochelle e Gravelines, e di circa 10,000 per Saint-Valery-sur-Somme.

Un fatto notevole resulta da questo prospetto, ed è, che la navigazione di Marsiglia, pel commercio estero, supera di 1 e 3|5 quella dell'Havre; di più si scorge che è quasi uguale alle navigazioni dell' Havre, di Bordeaux e di Roano riunite, ed infine che è cinque volte maggiore della navigazione di Boulogne, e circa otto volte di quella di Nantes.

Le comunicazioni per via di terra hanno luogo in Francia mediante 1.° le *strade imperiali*; 2.° le *strade dipartimentali*; 3.° le *strade vicinali*, che, a seconda delle località prendono i nomi di *strade cantonali*, *strade di gran vicinalità*, *strade ausiliari*.

Le strade imperiali (206) si mantengono a spese dello stato, partimentali a spese dei dipartimenti e le vicinali a quelle dei comuni.

Alle strade imperiali son da aggiungersi 38 strade strategiche.

L'intero sistema delle strade di Francia abbraccia circa 130,000 kilometri, così divisi:

Strade imperiali e strategiche .	*kil.*	36,000
Strade dipartimentali	»	40,000
Strade vicinali	»	54,000
	Totale Kil.	130,000

Poi vengono le vie ferrate. Le grandi linee possono distinguersi nel modo seguente:

I. Da Parigi a diversi punti del littorale della Manica.

II. Da Parigi alla frontiera belga.

III. Da Parigi alla frontiera germanica.

IV. Da Parigi alla frontiera svizzera.

V. Da Parigi al Mediterraneo.

VI. Da Parigi a Clermont-Ferrand ed a Limoges, o strada del centro.

VII. Da Parigi alla frontiera spagnuola.

VIII. Da Parigi all'Oceano Atlantico, o all'imboccatura della Loira.

IX. Da Parigi a Rennes, o strada dell'ovest.

X. Da Bordeaux a Cette, o dall'Oceano al Mediterraneo.

XI. Da Bordeaux a Lione, o dall'Oceano al confine svizzero.

Lungo tutte le linee delle strade ferrate sono i fili elettrici, che trasmettono in pochi secondi le notizie da una estremità della linea all'altra, e servono non solo ai bisogni delle ammi-

nistrazioni delle vie ferrate ed alla corrispondenza governativa, ma ben anche alle comunicazioni del commercio e dei particolari. Simili linee telegrafiche sono pure stabilite lungo certe strade ordinarie.

Un filo telegrafico sotto marino, unendo Calais e Douvres, mette in comunicazione diretta Parigi con Londra; infine, fu ultimamente costrutta una linea fra la Francia e l'Algeria. I fili telegrafici, condotti fino a Genova, s'immergono nel Mediterraneo, e vanno successivamente a riunirsi alla Corsica, alla Sardegna e alle Coste dell'Algeria, fra Bona e la frontiera di Tunisi.

Diverse grandi linee di navigazione interna, formate dalle correnti e dai canali che uniscono i fiumi dei differenti declivi, mettono in comunicazione, attraverso il suolo francese, i quattro grandi mari che lo bagnano al sud, al nord ed all'ovest. Un gran numero di canali, che potrebbero dirsi di seconda classe, appoggiansi su queste linee, e stabiliscono, fuori del loro sistema, particolari comunicazioni da un punto all'altro dell'impero.

Ecco, secondo un rapporto dell'amministrazione dei ponti ed argini, quali sono i corsi d'acqua, naturali ed artificiali, che formano le linee di congiunzione fra i quattro mari suddetti.

I.ª *Linea*, fra il Mediterraneo e il mar del Nord, per il Reno: 1.° il Rodano; — 2.° la Saona; — 3.° il *canale dal Rodano al Reno*, che comincia a Saint-Jean-de-Losne e termina a Strasburgo, passando per Dôle, Besançon, Beaune, Montbéliard, Mulhouse, e Neuf-Brisach, con diramazione sopra Huninga; — 4.° il Reno.

II.ª *Linea*, fra il Mediterraneo, la Manica e il mar del Nord per la Senna e l'Oise: — 1.° il Rodano; — 2.° la Saona; — 3.° il *canal di Borgogna*, da Saint-Jean-de-Losne fino alla Roche-sur-l'Yonne, passando per Digione, Pouilly, Montbard, Tonnerre e Saint-Florentin; — 4.° l'Yonne; — 5.° la Senna, coi *canali di St-Martin*, in Parigi, e di *St-Denis;* — 6.° l'Oise; — 7.° il *canale da Manicamp a Chauny*, laterale all'Oise;

— 8.° il *canal di Crozat*, da Chauny a St-Quintin, che unisce l'Oise alla Somma. Quindi, 9.° da una parte, il *canale di St-Quintin* fino a Cambrai, e la Schelda, con la rete catena di diramazioni che si distende sul dipartimento catena di diramazioni che distendesi sul dipartimento del Nord e sopra una parte di quello del Passo di Calais (1); — 10.° dall'altra parte il *canal della Somma*, che fiancheggia questo fiume dal canal di Crazat sino ad Abbeville, per Ham, Peronne e Amiens.

III.ª *Linea*, fra il Mediterraneo, la Manica e il mar del Nord pel bacino della Loira: — 1.° il Rodano; 2.° la Saona fino a Châlons; — 3.° il *canale del centro*, da Châlon a Digoin sulla Loira; — 4.° il *canale laterale alla Loira*, da Digion a Briare; — 5.° il *canal di Briare*, fino a Montargis; — 6.° il *canale del Loing*, da Montargis alla Senna; — 7.° la Senna e l'Oise. Il rimanente, come alla linea precedente.

Una seconda direzione fu stabilita pel *canale del Nivernese*, da Decize, sulla Loira, a Auxerre sull'Yonne.

IV. *Linea*, fra il Mediterraneo e la Manica, per la Senna. Il passaggio dal bacino del Rodano in quello della Senna si eseguisce, come nelle due linee precedenti, mercè del canal di Borgogna, o di quello del centro, per la Loira, ecc. Il resto della linea è formato dal corso della Senna fino alla sua imboccatura.

V. *Linea*, fra il Mediterraneo e l'Atlantico per la Loira: — 1.° il Rodano; — 2.° la Saona; — 3.° il *canal del centro*; —

(1) Ecco i nomi e la direzione dei principali fra questi canali: 1.° da *Aire alla Bassée* per Bethune; — 2.° da *Bergues a Dunkerque*; — 3.° *Bourbourg*, dall'Aa fino a Dunkerque; — 4.° *della Bourre*, da Hazebruck al Lys; — 5.° da *Saint-Omer a Calais*; — 6.° dell'*alta* e dalla *bassa Colme*, passando per Bergues; — 7.° dell'*alta* e della *bassa Deule*, che unisce lo Scarpe al Lys, passando per Lilla; — 8.° da *Dunkerque a Furnes*; — 9.° di *Neuffossé*, da Aire a Saint-Omer; — 10° del *Nieppe*, da Aire al canal della Bourre; 11.° di *Roibaix*; — 12.° di *Sensée*, che unisce la Schelda alla Scarpe; — 13.° da *Condè a Mons*.

4.° il *canale laterale alla Loira*; — 5.° il *canale del Berry* dalla Loira fino a Saint-Aignan sul Cher, per Sançoins, Bourges, Vierzon e Selles (questo canale ha una deviazione su Montluçon per Saint-Amand); — 6.° il corso della Loira; — 7.° il *canale da Nantes a Brest*, per Redon, Josselin, Pontivy, Carhaix, Chateaulin.

VI. *Linea*, fra il Mediterraneo e l'Atlantico per la Garonna. — 1.° il *canale da Bouc ad Arles;* — 2.° il Rodano da Arles a Beaucaire; — 3.° il *canale di Beaucaire*, per Saint-Gilles e Aigues-Mortes; — 4.° il *canale della Radelle*, da Aigues-Mortes allo stagno di Mauguio; — il *canal degli Stagni*, da Mauguio allo stagno di Thau, per Frontignano e Cette, con diramazione su Lunel e Montpellier; — 6.° il *canal del Mezzogiorno* o di *Linguadoca*, da Agde a Tolosa, passando per Béziers, Carcassona, Castelnaudary e Villafranca: un ramo di questo canale si distacca nel dipartimento dell'Aude, e va a sboccare nel Mediterraneo al porto della Nouvelle; passa a da Narbona; — 7.° il *canale laterale della Garonna* (autorizzato): Questo canale parte da Tolosa, lungo la riva dritta della Garonna, passa ad Agen, ed ha una diramazione su Montauban; — 8.° la Garonna.

A queste grandi linee devono aggiungersene due altre non meno importanti, che congiungono il bacino della Loira con quelli della Senna e del Reno: la prima è formata dal *canale d'Orleans*, che si riunisce a quello del Loing, e la seconda, dal *canal del Berry*, dal *canal laterale alla Loira*, dal *canal del Centro*, dalla Saona e dal *canale che unisce il Rodano al Reno*. Infine, si sta in questo momento eseguendo il *canale dalla Marna al Reno*, che congiungerà il bacino del Reno a quello della Senna: questo canale parte da Vitry e finisce a con Strasburgo, passando per Bar-le-Duc, Toul, Nancy, Sarrebourg e Saverne.

Inoltre è da notarsi, che il canale d'Ille-et-Rance unisce, attraverso alla Bretagna, la Manica all'Oceano Atlantico, e che

una duplice comunicazione fu già stabilita fra il bacino della Mosa e quello della Senna mercè del *canal della Sambra*, laterale a questo fiume ed all'Oise, e del *canale delle Ardenne*, che unisce l'Aisne alla Mosa.

Fra i canali di seconda classe, citeremo: 1.° il *canale del Blavet*, da Pontivy a Hennebon, formante una diramazione del canale da Nantes a Brest; — 2.° il *canale di Bourgidou*, che unisce quello di Beaucaire ad un braccio del Rodano; — 3.° il *canale di Brouage*, dalla Charente all'Oceano; — 4.° il *canale di Givors*, che corre da Rive-de-Gier a Givors sul Rodano; — 5.° il *canale da Luçon* al mare; — 6.° il *canale da Niort alla Rocchelle;* — 7.° il *canale dell'Ourcq*, dalla Ferté-Milon a Parigi; — 8.° il *canale da Roanne a Digoin*, laterale alla Loira.

Ora ecco la nota delle città di Francia nelle quali l'industria e il commercio sono più in fiore.

Parigi, dipartimento della Senna, 1,178,262 abitanti.

Lione, capitale del dipartimento del Rodano, 292,721 abitanti. Grande esportazione di seterie.

Marsiglia, dipartimento delle Bocche del Rodano 250,000 abitanti.

Bordeaux, capitale della Gironda, 130,925 abitanti. — Immensa esportazione di vini.

Roano, dipartimento della Senna inferiore, 100,265 abitanti.

Nantes, Loira inferiore, 96,362 abitanti.

Tolosa, capitale dell'Alta Garonna, 94,195 abitanti. — Deposito del commercio fra la Francia e la Spagna.

Lilla, dipartimento del Nord, 75,795 abitanti.

Strasburgo, Basso Reno, 64,242 abitanti.

Colmar, nell'Alto Reno, 19,153 abitanti.

Metz, dipartimento della Mosella, 43,844 abitanti.

Nancy, dipartimento della Meurthe, 40,289 abitanti.

Bar-le-duc, nella Mosa, 14,303 abitanti.

Épinal, dipartimento dei Vosgi, 10,183 abitanti.

Arras, passo di Calais, 21,900 abitanti.

Versailles, 29,975 abitanti.

Melun, Seine-et-Marne, 7,528 abitanti.

Beauvais, capitale dell'Oise, 12,508 abitanti. — Tappezzierie del genere dei *Gobolins*.

Amiens, sulla Somma, 49,139 abitanti. Fabbriche di velluti di cotone e di *Utrecht*.

Laon, dipartimento d'Aisne, 8,043 abitanti.

Troyes, dipartimento dell'Aube, 25,656 abitanti.

Chalons-sur-Marne, 14,668 abitanti.

Chaumont, Alta Marna, 6,088 abitanti.

Mézières, capo luogo delle Ardenne, 3,970 abitanti.

Evreux, dipartimento dell'Eure, 11,644 abitanti.

Alençon, dipartimento dell'Orne, 13,825 abitanti.

Caen, capitale del Calvados, 40,569 abitanti.

Saint-Lô, capitale della Manica, 9,136 abitanti.

Rennes, dipartimento d'Ile-et-Vilaine, 33,066 abitanti.

Vannes, nel Morbihan, 12,396 abitanti.

Quimper, o *Quimper-Corentin*, dipartimento di Finistère 9,664 abitanti.

Saint-Brieuc, dipartimento delle Coste del Nord, 12,813 abitanti.

Moulins, capitale dell'Allier, 15,398 abitanti. — Esportazione di bestiami per Parigi e Lione.

Nevers, dipartimento della *Nièvres*, 16,113 abitanti.

Orleans, capitale del Loiret, 43,405 abitanti.

Blois, dipartimento di Loir-et-Cher, 16,104 abitanti.

Chartres, dipartimento d'Eure-et-Loire, 16,180 abitanti.

Tours, capitale dell'Indre-et-Loire, 30,189 abitanti.

Bourges, capitale dello Cher, 22,465 abitanti.

Chateauroux, capitale dell'Indre, 14,276 abitanti.

Guéret, capitale della *Creuse*, 4,446 abitanti.

Limoges, nell'Alta Vienna, 37,010 abitanti.

Tulle, capitale della Corrèze, 10,748 abitanti.

Clermont-Ferrand, dipartimento di Puy-de-Dôme, 30,565 abitanti. — Emporio del commercio fra Bordeaux e Lione.

Aurillac, capoluogo del Cantal, 9,886 abitanti.

Angers, dipartimento di Maine-et-Loire, 45,088 abitanti. — Scuola imperiale d'arti e mestieri.

Le Mans, dipartimento della Sarthe, 24,568 abitanti.

Laval, dipartimento di Maienna, 17,538 abitanti.

Poitiers, dipartimento di Vienna, 25,818 abitanti.

Niort, capitale del dipartimento di Deux-Sèvres, 17,562 abitanti.

Napoleon-Vendée, capoluogo della Vandea, 6,186 abitanti.

Angoulême, nella Charente, 19,400 abitanti. — Fonderia di cannoni.

La Rochelle, dipartimento della Charente-Inferieure, 14,420 abitanti.

Périgueux, dipartimento di Dordogna, 12,488 abitanti.

Cahors, capitale del Lot, 12,102 abitanti.

Agen, dipartimento di Lot-et-Garonne, 14,965 abitanti.

Montauban, dipartimento di Tarn-et-Garonne, 23,314 abitanti.

Rodez, dipartimento d'Aveyron, 8,267 abitanti.

Auch, dipartimento di Gers, 9,935 abitanti.

Mont-de-Marsan, dipartimento delle Landes, 4,463 abitanti.

Tarbes, dipartimento degli Alti Pirenei, 12,663 abitanti.

Pau, nei Bassi Pirenei, 15,171 abitanti.

Foix, capitale dell'Ariège, 4,110 abitanti.

Albi, capitale del Tarn, 12,594 abitanti.

Carcassona, capitale dell'Aude, 18,843 abitanti.

Montpellier, dipartimento dell'Hérault, 40,222 abitanti.

Nimes, dipartimento del Gard, 49,480 abitanti.

Mende, capitale del Lozàre, 6,345 abitanti.

Privas, capitale dell'Ardèche, 4,619 abitanti.

Le Puy, dipartimento dell'Alta Loira, 14,004 abitanti.

Montbrison, dipartimento della Loira, 6,435 abitanti.

Dijon, dipartimento della *Costa d'oro*, 28,998 abitanti.

Auxerre, dipartimento d'Yonne, 12,673 abitanti.

Macon, dipartimento di Saône-et-Loire, 12,653 abitanti.

Bourg, capitale dell'Ain, 9,698 abitanti.

Besançon, dipartimento di Doubs, 35,345 abitanti.

Nesoul, capitale dell'Alta Saona, 6,061 abitanti.

Lons-le-Saulmier, capitale del Jura, 8,450 abitanti.

Grenoble, capitale dell'Isère, 26,852 abitanti.

Valenza, capitale del Drôme, 13,829 abitanti.

Gap, dipartimento delle Alte Alpi, 7,726 abitanti.

Draguignan, capitale del Varo, 8,009 abitanti.

Digne, dipartimento delle Basse Alpi, 4,119 abitanti.

Avignone, dipartimento di Vaucluse, 31,812 abitanti.

Perpignano, dipartimento dei Pirenei Orientali, 19,122 abitanti.

Ajaccio, capitale della Corsica, 12,000 abitanti.

Quanto al Belgio la ristrettezza del nostro quadro non ci permette che pochi cenni.

La popolazione di quel reame, situato fra la Germania, la Francia e l'Atlantico, stimasi circa 4,530,228 anime.

Ecco le sue città principali, con lo stato sommario della importanza commerciale e industriale di ciascuna:

Bruxelles, distante 305 kilometri da Parigi, è la capitale del regno; 260,659 anime. Sta sul fiumicello Senna, e sopra un canale, mercè del quale potendo comunicare con Anversa, permette a quella metropoli di ricevere navi di 300 tonnellate; il gran bacino detto del *Commercio* può contenere 400 di tali navi. — Fabbrica di carrozze stimate, punte dette d'Inghilterra, stoffe stampate, carta; fabbrica di birra; oreficeria, tipografia famosa (la contraffazione delle opere pubblicate in Francia, dà una

grande attività ai torchi di questa città). Commercio di cavalli; olio di semenze, ecc.

Anversa o *Antwerpen*, 75,000 anime; sulla Schelda, larga quivi 534 metri. Fortezza di primo ordine, e primo porto del regno. Gran commercio di grani, manifatture di panni, seterie, mussoline, fabbrica di berretti, merletti, tappetti, velluti di cotone; raffinerie di zucchero, cantieri da costruzione navale, lavorazione delle pietre preziose. Tutti i giorni partono da Anversa battelli a vapore per Londra, Rotterdam e Gand.

Gand o *Gent*, 93 mila anime al confluente della Schelda e della Lys. Comunica per un canale con Ostenda, e con la Schelda occidentale per mezzo d'un altro canale. Il suo porto può ricevere navi d'una forte portata. Merletti, tele, tessuti di cotone e indiane; concia di pelli, oreficeria.

Lieg, o *Luick*, o *Luttich*, 58 mila anime, al confluente dell'Ourthe e della Mosa. Chincaglieria, coltellame, armi da fuoco, fonderia di cannoni, molte ferriere, carbon fossile, allume, zinco, vetriolo bianco, specchi e cristalli, panno, concia delle pelli.

Bruges, 42 mila anime, sul canale da Gand a Ostenda, le cui ramificazioni lo fanno comunicare con Nieuport e la foce della Schelda. Il suo porto può ricevere navi di 2 a 300 tonnellate. Merletti e tele; cantieri da costruzione.

Tournay (Hainault), 29 mila anime, sulla Schelda, distante 28 kilometri da Lilla. Tappeti rinomati, porcellana e maiolica, fabbrica di berretti stimata. Esportazione di lino eccellente.

Lovanio 25 mila anime, sulla Dyle, distante 28 kilometri da Bruxelles. Fabbriche di birra rinomate; olio di semenze; merletti e pizzi di Malines.

Mons, 23 mila anime.

Nei dintorni di Mons trovasi molto carbon fossile e granitello, marmo nero sparso di piccole macchie bianche, molto adoperato a Parigi.

Malines (Anversa), 24 mila anime, sulla Dyle. Merletti rinomati, tulle, scialli, tabacco.

Namur, 22 mila anime, al confluente della Sambra e della Mosa. Coltellame fino, lavori in rame e ottone, concia di pelli, marmo nero.

Courtray (Fiandra occidentale), 20 mila anime, sulla Lys. Manifatture rinomate di tele e biancheria da tavola; imbiancatura.

Ostenda, (Fiandra occidentale), 11 mila anime; buon porto di mare, ma di difficile accesso. Pesca del merluzzo e dell'aringa; esporta grano, tele, biancheria da tavola, eccellenti ostriche, ecc. Battelli a vapore per Londra.

Verviers (Liegi), 20 mila anime. Panni stimati, casimirre; ferriere, macchine a vapore.

Notate le città maggiori, ora ecco tra le minori del Belgio quelle di maggior traffico ed industria.

Alost (Fiandra orientale), 15 mila anime. Tele, merletti, olio di semi.

Ath (Hainault), 8 mila anime. Tele.

Bouillon (Lussenburgo), 3 mila anime sulla frontiera distante qualche kilometro dal Sedan.

Charleroi (Hainault), 4 mila anime. Ferro, carbon fossile.

Dixmude, (Fiandra occidentale), 3 mila anime. Merletti.

Eccloo (Fiandra orientale), 9 mila anime. Tele.

Furnes (Fiandra occidentale), 3 mila anime, sul canale da Nieuport a Dunkerque; grani e bestiami.

Grammont (Fiandra orientale), 7 mila anime. Merletti, tele, ricami.

Huy (Liegi), 7 mila anime, sulla Mosa. Ferro, ferriere, indiane e carta.

Lier (Anversa), 14 mila anime, al confluente delle due Nete. Fabbriche di birra, strumenti musicali di rame.

Lokeren (Fiandra orientale), 16 mila anime, sopra un canale che sbocca nella Schelda. Lino stimatissimo, traliccio, stabilimento per l'imbiancatura il più notevole del regno.

Menin (Fiandra occidentale), 7 mila anime sulla Lys. Tabacco.

Nieuport (Fiandra occidentale), 3 mila anime. Porto sull'Yperlée. Pesca dell'aringa.

Nivelles (Brabante meridionale), 7 mila anime. Belle tele, merletti.

Oudenarde o *Audenarde* (Fiandra orientale), 5 mila anime, sulla Schelda.

Peruwelz (Hainault), 8 mila anime, sulla frontiera. Fabbrica di berretti di lana; marocchino.

Poperingue (Fiandra occidentale), 10 mila anime. Varie manifatture.

Quiévrain (Hainault), 3 mila anime, sulla strada di Valenciennes a Mons. Molto tabacco.

Renaix (Fiandra orientale), 12 mila anime. Tele.

San Niccola (Fiandra orientale), 18 mila anime. Sianesi, fazzoletti, stoffe di lana.

San-Tron (Limburgo), 9 mila anime. Armi, merletti.

Seraing (Liegi), 4 mila anime. Gran fabbrica di macchine a vapore, e d'oggetti di ferro fuso; carbon fossile.

Spa (Liegi), 3 mila anime. Acque minerali, lavori di legno, di latta, ecc.

Termonde o *Dendermonde* (Fiandra orientale), 7 mila anime, sulla Schelda. Grani, canapa, lino.

Thielt (Fiandra occidentale) 11 mila anime. Tele.

Tirlemont (Brabante meridionale), 8 mila anime. Commercio di lane.

Turnhout (Anversa), 12 mila anime. Molti merletti e tralicci.

Vilvorde (Brabante meridionale), 4 mila anime, sulla strada ferrata da Bruxelles a Malines.

Ypres (Fiandra occidentale), 15 mila anime. Merletti. Mercè un canale questa città comunica col mare, per Nieuport e Ostenda.

Saremo rapidissimi, nell'enumerare le naturali produzioni del Belgio: *carbon fossile*, *ferro*, *ardesie*, *marmi neri* e *marmi di Sant'Anna*, *granaglie*, *canapa*, *lino*, *piante oleaginose*, *luppole*, *tabacco*, *robbia*, *pascoli*.

Bovi e buoni *cavalli*, *pecore* che danno lana finissima; pesca dell'*aringa*.

Quanto poi alla industria ed al commercio, il Belgio, come abbiam visto, fabbrica *tele* rinomate, bei *merletti*, *stoffe di lana*, di *cotone* e di *seta*, *carta*, lavori in *ferro*, *acciaio* e *ottone*, *armi*, *coltellame*, e una gran quantità d'altri articoli; possiede numerose *fabbriche di birra*, *raffinerie di zucchero*, *stabilimenti d'imbiancatura*, *concie delle pelli*, ecc.

Il Belgio è uno dei paesi meglio provvisti di *vie ferrate*, di *telegrafi elettrici* e di *canali*. — *Linee dal sud al nord.* Due linee partono dalla frontiera francese e terminano ad Anversa; l'una e l'altra sono il prolungamento della strada francese del nord: una è il seguito del ramo di Valenciennes; passa per Mons, Braine-le-Comte, Bruxelles e Malines: l'altra si riunisce al ramo di Lilla; passa per Courtray, Gand e San Nicola. La prima ha una diramazione da Braine-le-Comte a Liegi per Charleroi e Namur, la seconda ha una diramazione da Courtray a Bruges. — *Linee dall'ovest all'est.* 1.° da Mouscron a Mons per Ath; questa linea riunisce le due linee precedenti; 2.° da Ostenda alla frontiera di Prussia, si riuniscono con la strada ferrata prussiana da Aquisgrana a Colonia. Questa linea, che taglia l'altre due, passa da Bruges, Gand, Malines, Lovanio, Tirlemont, Landen, Liegi e Vervier. Una diramazione va da Landen a Hasett, per San-Lron; 3.° da Gand a Lussemburgo per Alost, Bruxelles, Wavres, Gembloux, Namur; lo sarà ben presto fino a Lussamburgo e dovrà prolungarsi fino a Manheim.

— I principali canali sono il canale del nord, che unisce la Schelda alla Mosa, da Anversa a Vanloo da una parte e dall'altra al canale di Maestricht. I canali da *Charleroi* a *Bruxelles*, da *Condè* a *Mons*, prolungato fino al precedente, da *Bruxelles* ad *Anversa*, da *Gand* a *Terneuse* sulla bocca occidentale della Schelda, da *Ostenda* a *Gand*, per Bruges. Un ramo di quest'ultimo canale va a Nieuport, Furnes e Dunkerque.

LIBRO SECONDO

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELL'EUROPA DEL CENTRO E DEL NORD

LEZIONE XLV.

GERMANIA.

La Germania è formata dai seguenti stati, confederati.

STATI	POPOLAZIONE	CONTINGENTE ALL'ESERCITO FEDERALE	VOCI DI ASSEMBL.	
			Gen.	Ordin.
Austria. Confederata per l'*arciducato d'Austria, la Boemia*, la *Moravia*, la *Silesia austriaca*, il *ducato di Salzburgo*, la *Stiria*, l'*Illiria*, il *Tirolo*.	11,890,000	94,822	4	1
Prussia. Per la *Pomerania*, la *Silesia*, il *Brandeburgo*, la *Sassonia prussiana*, la *Westfalia*, il *gran ducato del Basso Reno* e i due *ducati di Hohenzollern*	12,500,000	79,985	4	1
Danimarca. Per i *ducati di Holstein* e di *Lavenburgo*.	527,000	3,600	3	1
Olanda. Per il *gran ducato di Lussemburgo*	389,000	2,556	3	1
Regno di Baviera	4,500,000	35,600	4	1
— di Sassonia	1,836,000	12,000	4	1
— d'Annover	1,759,000	13,054	4	1
— di Wurtemberg	1.744,000	13.955	4	1
Gran ducato di Baden	1,363,000	10,000	3	1
— di Assia Darmstadt	850,000	6,195	3	1
Assia elettorale	752 000	5,679	3	1
Somma da riportarsi	37,800,000	277,126	39	11

Somma riportata	37,800,000	277,426	39	11
Granducato di Sassonia-Veimar	261,000	2,010	1	
Ducato di Sassonia-Coburgo-Gotha	147,000	1,116	1	1
— di Sassonia-Altemburgo	130,000	982	1	
— di Sassonia-Meinengen	165,000	1,150	1	
Gran ducato di Meclemburgo-Schwerin	534,000	3,580	2	1
— di Meclemburgo-Strelitz	96,000	718	1	
— di Holstein-Oldeburgo	276,000	2,801	1	
Signoria di Kniphausen	2,900	28		
Principato di Schwarzburgo-Rudolstadt	69,600	539	1	
— di Schwarzburgo-Sondershausen	60,000	451	1	
Ducato d'Anhalt-Dessau	61,000	529	1	1
— d'Anhalt-Bernburgo	49,000	370	1	
— d'Anhalt-Kœthen	43,000	325		
— di Nassau	418,500	4,039	2	1
— di Brunswick	269,000	2,096	2	
Principato di Lippe-Detmold	108,000	721	1	
— di Lippe-Schauenburgo	29,000	210	1	
— di Valdeck	58,000	319	1	1
— di Reuss-maggiore	34,000	223	1	
— di Reuss-cadetto	77,000	522	1	
— di Lichtenstein	6,000	55	1	
Langraviato di Assia-Homburgo	21,000	200	1	
Città libera di Francfort	68,000	693	1	
— di Brema	73,000	485	1	1
— di Amburgo	188,000	1,298	1	
— di Lubecca	47,000	407	1	
	41,185,000	303,493	66	17

La popolazione di tutti gli Stati confederati oltrepassa il numero 41 milioni d'abitanti.

SITUAZIONE DEGLI STATI CONFEDERATI.

1° *Sul bacino del mar Baltico:*

La Silesia prussiana. La Pomerania.
La Silesia austriaca. La Lubecca.

2° *Sul bacino del Baltico e del mare del Nord:*

Il Brandeburgo. Il Ducato di Laoemburgo.
I due Meclemburgo. L'Holstein.

3° *Sul bacino del mare del Nord:*

La Boemia. L'Assia-Homburgo.
Il regno di Sassonia. L'Assia-Darmstadt.
I Ducati di Sassonia. L'Assia-Elettorale.

La Sassonia Prussiana.
I Principati di Reuss.
I Principati di Schwarzburgo.
I Ducati d' Anhalt.
Brunswick.
Amburgo.
Brema.
Francfort.
Westfalia.
Nassau.
Waldec.
I Principati di Lippe.
L' Annover.
L'Holstein-Oldenburgo.
Il Granducato del Basso Reno.
Il Lussemburgo.
La Baviera Renana (*cerchio del Reno*).
Il Lichtenstein (*fra il Tirolo e la Svizzera*).

4° *Sui bacini del mare del Nord e del mar Nero*:

Baden.
Wurtemberg.
I Principati di Hohenzollern (*alla Prussia*).
La Baviera.

5° *Sul bacino del mar Nero*:

L'Arciducato d'Austria.
La Moravia.
Salzburgo.
La Stiria.

6° *Sui bacini del mar Nero e dell'Adriatico*:

Il Tirolo.
L'Illiria.

L'Impero d'Austria entra nella confederazione germanica non con tutto il suo territorio, ma coi soli seguenti paesi: arciducato d'Austria, Salzburgo, Boemia, Moravia, Silesia, Stiria, Illiria e Tirolo: per la Gallizia, la Ungheria, la Transilvania, la Schiavonia, la Croazia, la Dalmazia sulle coste orientali dell'Adriatico, e pel regno Lombardo Veneto in Italia, non fa parte della Confederazione germanica.

La popolazione totale della monarchia austriaca è di circa 40 milioni d'anime.

Questa popolazione è repartita in 15 governi suddivisi in circoli, delegazioni, baliaggi, ecc. I quindici governi sono:

1. Bassa Austria; — Metropoli di tutta la monarchia, *Vienna*, 473 mila anime.

2. Alta Austria; — Capitale, *Linz*, 24 mila anime.

3. Tirolo; — *Insprük*, 11 mila anime.
4. Stiria; — *Gratz*, 55 mila anime.
5. Laybach. — *Layback*, 10 mila anime.

Componenti il regno d'*Illiria*, nel quale trovasi l'*Istria* la *Carnida*, la *Carinzia* e il *Friuli*.

7. Boemia (regno). *Praga*, 119 mila abitanti.
8. Moravia. — *Brunn*, 40 mila anime.
   Slesia. — *Tropau*, 10 mila anime.
9. Gallizia (Polonia). — Capitale, *Lemberg*, 68 mila anime.
10. Regno d'Ungheria diviso in 4 circoli capitali: *Pest* 106 mila anime, *Ofen* o *Buda*, 50 mila anime.
    id. di Schiavonia (parte civ.). — *Eszek*, 10 m. anime.
    id. di Croazia (parte civ.). — *Agram*, 20 m. anime.
11. Transilvania. — *Klausemburg*, 20 mila anime.
12. Governo dei confini militari verso la Turchia (parte della Croazia, della Schiavonia, dell'Ungheria e della Transilvania).
13. Governo di Dalmazia e Albania: capitale, *Zara*, 5 m. anime.
14. Governo di Milano: capitale, *Milano*, 175 mila anime.
15. id. di Venezia. — *Venezia*, 107 mila anime.

Ora ecco segnate rapidamente, e come suol dirsi in punta di penna, le principalissime circostanze commerciali e industriali delle città più attive dell'impero austriaco:

Vienna o *Wien*, la metropoli dell'impero, sulla riva diritta del Danubio, distante di 1,200 kilometri da Parigi. Operazioni di banca. Stoffe di seta, piano-forti e strumenti musicali, carta da paramento, minuteria e oreficeria, porcellana, carrozze. Banca nazionale. Un battello a vapore discende il Danubio fino al mar Nero.

Praga o *Prag*, la capitale della Boemia, sulla Moldau. Perle e pietre false, oreficeria rinomata, chincaglieria.

Reichemberg (Boemia), 10 mila anime. Floride e numerose manifatture di panni; tessuti di cotone e tele; macchine da filare, concie di pelli.

Brunn o *Brno* (Moravia). Prima città dell' impero per la fabbricazione dei panni e delle cotonine. Seterie, tinture, sapone e tabacco.

Lemberg o *Lwow* o *Leopoli*, capitale della Gallizia. Panni e tele. Questa città è l'emporio del commercio tra Vienna e li porti del mar Nero; Odessa trae da Lemberg i grani dalla Polonia e dalla Gallizia.

Cracovia (Gallizia) sulla Vistola, 50 mila anime. Grandi saline.

Brody (Gallizia), 24 mila anime. Quasi tutti Ebrei. Immenso commercio con la Russia, la Polonia e la Turchia. Posta fuori della linea delle dogane, Brody gode di tutti i privilegi d'un porto franco.

Pesth. Separata da Buda per Danubio, ma unita mercè un gran ponte di barche. Piazza la più commerciante d' Ungheria.

Buda o *Ofen*, sulla diritta del Danubio. Produce molto vino buono.

Presburgo, in ungherese *Posony*, sulla sinistra del Danubio. 41 mila anime. Vini fini. Battelli a vapore per Galatz, nella Moldavia.

Debretzin (Ungheria), 45 mila anime. La più industriosa città d' Ungheria. Celebri mercati di cavalli; saponerie.

Theresienstadt o *Theresianopel* (Ungheria), 40 mila anime. Città formata dalla riunione di molti villaggi. Numerose manifatture di panni; immensa fabbricazione di stivali. Concie di pelli.

Szeghedin (Ungheria), 50 mila anime, sulla Theiss. Grande fabbricazione di panni, stivali, tabacco e sapone.

Eszeck, sulla Drava. 10 mila anime. Capitale della Schiavonia civile. Vini ottimi.

Agram, 20 mila anime. Capitale della Croazia. Commercio notevole di tabacco e di grano d' Ungheria.

Hermanstadt, 18 mila anime. Capitale della Transilvania militare. Commercio con la Valacchia, la Russia e la Turchia.

Cronstadt o *Kronstadt*, chiamata anche *Brassow* (Transil-

vania), 30 mila anime. Commercio attivissimo con la Valacchia. Ferro lavorato; tele, ecc.

Linz, 24 mila anime. Fortezza sul Danubio. Manifattura imperiale di panni; manifattura di specchi e di berretti rossi per la Turchia.

Gratz, 55 m. anime. Capitale della Stiria. Lavoro della seta e del cotone; metalli. Distante 132 kilometri, al nordovest, trovasi il vilaggio d' *Eiseners*, che possiede miniere di ferro scavate da migliaia d' anni, e che fruttano l'acciaio reputato migliore d' Europa.

Trieste (Illiria), 64 mila anime. Capitale dell' Istria. Porto franco sull'Adriatico. Rosolio, sapone; cantieri di costruzione navale. Operazioni di banca. Compagnia delle Indie. *Lloyd* austriaco.

Inspruch, sull' Inn, 11 mila anime. Capitale del Tirolo. Panni seterie, tele di cotone. Nei dintorni trovansi miniere d'argento e di rame di *Schwaz*.

Neustadt (Austria), 8 mila anime. Emporio di chincaglieria di Steyer. Scuola militare.

Steyer, 10 mila anime. Lavoro del ferro; lime, coltelleria e chincaglieria esportata in tutta la Germania, Francia, Russia e fino nel Levante.

Salzburgo, sul confine di Baviera, 14 mila anime. Numerose saline nei dintorni; esportazione del vetriolo.

Laybach, 10 mila anime. Capitale del regno d'Illiria, e capoluogo della Carniola. Nel governo di Laybach trovansi miniere abbondanti di ferro, piombo e mercurio.

Klagenfurth, 10 mila anime. Capoluogo della Carinzia. Panni e seterie.

Gorizia o *Gorice*, 9 mila anime. Capoluogo del Friuli. Seterie, concie di pelli imbiancature.

Idria, 5 mila anime. Ricche miniere di mercurio e di cinabro; seterie.

Trento (Tirolo), sull'Adige 10 mila anime.

Roveredo, pure sull' Adice 10 mila anime. Lavoro della seta.

Bolzano o *Bolzen*, sull'Inn, 8 mila anime. Seterie, commercio ragguardevole con l'Italia.

Budweis (Boemia), 6 mila anime. Fabbriche di panni.

Pilsen, 8 mila anime Panni, miniere di ferro e d'allume.

Carlsbad, 3 mila anime. Bagni. Chincaglieria stimata.

Taplitz, 3 mila anime. Bagni celebri.

Iglau (Moravia), 14 mila anime. Panni e carta.

Troppau, 10 mila anime. Panni e marmi, sapone.

Czernowitz o *Tchernowitz*, 8 mila anime. Capoluogo della Bukovina. Commercio esteso con la Russia e la Moldavia.

Wieliczka (presso Cracovia), 6 mila anime. Celebri miniere di sale.

OEdemburgo (Ungheria), presso il lago Neusiedel, 12 mila anime. Vino rinomato, gran commercio di bestiami.

Raab, sul fiume di questo nome, presso il Danubio. 14 mila anime.

Tokay, 4 m. anime. Celebre pel suo vino, che però non entra in commercio.

Temeswar, 12 mila anime. Buoni vini.

Peterswardein, 2 mila anime, e *Semlin*, 9 mila anime. Tutte due sul Dannubio.

Ecco un'idea de' prodotti naturali dell'impero d'Austria. Questo grande stato è uno de' più ricchi in minerali. L'Ungheria somministra: *oro*, *argento*, *piombo*, *allume*, *azzurro di cobalto*, *arsenico*, *bismuto*, *granati*, *antimonio* e *manganese*. La Transilvania *bismuto*, *orpimentale*, *oro*. La Stiria *ferro e acciaio* di prima qualità. L'Illiria *mercurio*, *piombo*, *cinabro*, *amianto*. Il Tirolo *argento e rame*.

Le diverse provincie della monarchia austriaca abbondano in *grani*, *frutta* e *vini*. Cultura della *canna da zucchero* in Ungheria; belle *foreste* per tutto fuorchè in Ungheria; *olio d'oliva* nelle provincie adriatiche. L'Istria produce *noci di galla*, e la Carniola *giaggiolo*.

Molto *bestiame* da per tutto: raccolta abbondante di *seta* nel Tirolo italiano. L'Ungheria, la Boemia, la Slesia e la Moravia forniscono molta *lana*.

Questi sono i naturali prodotti: or quanto alla industria ed al commercio dell'impero d'Austria, li capi principali son questi: *Tele* di Boemia, di Silesia e di Moravia; *cotonine* e *pannilani* di Moravia, d'Austria e del regno Lombardo Veneto; *cristalli* di Boemia, *specchi* d'Austria a similitudine di quelli di Venezia; *stoffe di seta* di Vienna; *merletti* di Boemia e del Tirolo; *corami* d'Ungheria; *lavori del ferro*, particolarmente nella Stiria. *Carta*, *sapone*, *porcellana*, *maiolica*, *chincaglieria*, *armi*, *strumenti musicali*.

Il regno di Prussia è il secondo grande stato della Confederazione Germanica, costituito di due parti distinte e separate: la parte a levante del *Weser*; e la parte a ponente di quel fiume; le quali due magne sezioni della monarchia sono poi amministrativamente suddivise in 8 provincie, e queste in 25 governi, che prendono i nomi dei loro capoluoghi.

Nella parte o sezione orientale, 6 provincie:

Prussia propria; capitale *Koeningsberg*, 78 mila anime.

Ducato di Posen. — *Posen*, 40 mila anime.

Slesia. — *Breslau*, 122 mila anime.

Brandeburgo. — *Berlino*, metropoli della monarchia, 427 m. anime.

Pomerania. *Stettino* 50 mila anime.

Sassonia. — *Magdeburgo* 56 mila anime.

Nella parte o sezione occidentale, 2 provincie:

Westfalia; capitale, *Munster* 21 mila anime.

Ducato del Basso-Reno, o provincia Renana. — *Colonia*, 106 mila anime.

Nella parte all'est del Weser, le città di maggiore importanza commerciale e industriale sono le seguenti:

Berlino, metropoli, come dicemmo di tutta la monarchia, è situata sulla Sprea, distante 980 kilometri da Parigi. Commercio di banca e di merci; manifatture di panni fini, seterie, cotonine, concie per cuoi, pelli di camoscio, marocchini e guanti, azzurro di Prussia, porcellana, minutaglie d'oro, orologeria, fabbrica di carrozze, arte libraria. Banca nazionale. Nei dintorni trovasi *Potsdam*, 45 mila anime, con fabbriche d'armi.

Danzica o *Danzig* (Prussia propria), 64 mila anime. Porto alla foce della Vistola, prima fortezza marittima della Prussia, e via di spaccio dei prodotti della Polonia. Grande esportazione di grani, potassa, soda, canapa, lino, legnami da costruzione, ambra. Importa vini di Francia, frutta del Mezzogiorno, un poco d'olio, ecc.

Koenigsberg (Russia propria), presso la foce del Pregel, nel Frische-Haff. Le grosse navi si fermano a *Pillau*. Le stesse esportazioni di Danzica. Via d'esito pei prodotti della Lituania e della Polonia.

Breslau (Slesia), sull'Oder. Tele, panni, lavori d'oro e d'argento.

Stettino (Pomerania). Porto sull'Oder. Le grosse navi si fermano a *Swinemunda*. Acquavite di cereali. Esporta legname da costruzione, grani, tele, ecc. Importa vino, derrate coloniali, sale, frutta, olio, ecc. — Battelli a vapore per Copenaghen, per Swinemunda e l'isola di Rugen.

Magdeburgo (Sassonia), sull'Elba. Concie di pelli, pellicceria, fabbrica di guanti. — Battelli a vapore per Amburgo.

Posen o *Poznan*, sulla Vartha. Provvede ad Amburgo ed a Stettino legnami da costruzione e granaglie, ed estrae lane dalla Sassonia e dalla Slesia.

Elbinga (Prussia propria). Porto vicino al Frische-Haff. Le grosse navi si fermano a *Pillau*. — Lo stesso commercio di Danzica.

Halle (Sassonia), 36 mila anime. Saline, concie di pelli, fabbrica di guanti, molta tela da vele. Università di Studj.

Erfurth (Sassonia), 25 mila anime. Stoffe di lana e seterie.

Francfort sull' Oder (Brandeburgo), 31 mila anime. Commercio di banca e di merci. Tre fiere di molta importanza.

Stralsunda (Pomerania), 17 mila anime. Buon porto sullo stretto di Gellen, rimpetto all'isola di Rugen. Esportazione di granaglie, lane e bestiami. Battelli a vapore per Ystad in Svezia.

Memel (Prussia propria), 10 mila anime. Buon porto ma di difficile accesso. Grande esportazione di legnami da costruzione, e alberature da navi provenienti dalla Polonia, e canapa.

E nella medesima parte all'est del Weser sono anche queste altre città, secondarie dal punto di vista commerciale e delle industrie, ma sempre molto importanti:

Neisse (Slesia), 10 mila anime. Fabbrica reale d'armi. Manifattura di panni e di tele.

Greisswald, 8 mila anime. Buon porto sul Baltico e università.

Swinemunda, 4 mila anime. È il porto di Stettino.

Colberg, 7 mila anime. Buon porto, ma di difficile ingresso.

Pillau, all'estremità d'una penisola sul Frische 5 m. anime.

Haff. Buon porto, a 30 kilometri da Koenigsberg.

Ora ecco le città principali della Prussia all'ovest del Weser:

Colonia o *Koeln* (Westfalia), sul Reno. Distante 480 hilometri da Parigi. Concie di pelli, lavori d'oro e d'argento, seterie. Battelli a vapore per Nimega e Rotterdam.

Aquisgrana o *Aachen* (Basso Reno), 54 mila anime. Distante 432 kilometri da Parigi. Aghi e spilli, cotonine e indiane, fabbrica di carrozze, orologeria e oreficeria, acque minerali, ottone di Stolberg.

Dusseldorf (Basso Reno), sulla diritta del Reno, 25 mila anime. Panni, tessuti di seta e di lana.

Elberfäld, 41 mila anime, e *Barmen*, 33 mila anime (Basso Reno). Queste due città, che si toccano, occupano in Prussia il primo posto sotto il risguardo dell'industria e del commercio; fabbricano panni, tele, stoffe di cotone e di seta, merletti, na-

stri, articoli di chincaglieria. *Elberfeld* è la sede della compagnia renana del commercio d'oltremare.

Crefeld o *Crevett* (Basso Reno), 46 mila anime. Numerose fabbriche di seterie, di cotone e di panni.

Munster (Westfalia), 21 mila anime. Prosciutto stimato; tela di lino e di cotone.

Coblentz (Basso Reno), 15 mila anime. Fortezza, al confluente del Reno e della Mosella. Vino del Reno.

Treveri o *Trier* (Basso Reno), sulla Mosella, 16 mila anime. Molte ferriere e fusine nei contorni. Vini del Reno, piombo.

E queste sono le secondarie:

Minden, sul Weser, 10 mila anime. Tele, filature di lino.

Cleves, 7 mila anime. Flanelle, tessuti di cotone, fonderie.

Snlingen, 10 mila anime. Grande fabbricazione d'armi bianche, fioretti, stromenti, coltelli, cesoie, ecc.

Serrebrouck (Saarbrucken), 6 mila anime. Tabacchiere di carta pesta, carbon fossile e ferriere.

Serrelouis (Saarlouis), 7 mila anime. Tabacco.

Sarreburgo (Saarburg), 2 mila anime. Concie di pelli importanti.

Stolberg, 3 mila anime. Distante 4 kilometri all'est d'Aquisgrana. Lavoro ragguardevole d'ottone, aghi, spilli, ecc.

I principalissimi *naturali prodotti* della Prussia sono:

Grano, *lino*, *canapa*, *tabacco*, *legname* e *vino* nelle provincie del Reno; bei *bestiami*, eccellenti *cavalli*; *salate* in grande *di carne di porco* in Westfalia e nel Basso Reno. — *Succino* o *ambra gialla*, particolarmente nei dintorni di Danzica.

Quanto alla *industria*, questa, avanzatissima in Prussia, produce un'infinità d'articoli quasi sempre perfetti. Citiamo i principali: *tele* e *pannilani* di Slesia, di Westfalia e del Basso Reno; *seterie*, *lanifici*, *cotonine*, *corami*, *armi*; immensa quantità di articoli di *chincaglieria*, ecc. La parte all'ovest del Weser è la più manifatturiera: è uno de'grandi centri dell'industria euro-

pea ; rivaleggia con l'Inghilterra pel lavoro del ferro e dello acciajo.

Per lo smercio in grande de' quali articoli, e di altri ancora, il *commercio* prussiano ha questi veicoli:

Tre strade principali vanno da Parigi a Berlino: una per Francfort, Gotha, Lipsia, Wittenberg e Potsdam; l' altra per Aquisgrana, Colonia, Paderborn, Magdeburgo e Potsdam; la terza per Colonia, Cassel, Halle, Wittenberg e Potsdam.

La Prussia renana, confinante con la Francia, dà ingresso a molte strade, le più frequentate delle quali sono le tre seguenti: 1.° da Sedan a Aquisgrana, Colonia e Dusseldorf, per Bouillon; 2.° da Thionville a Treves, Coblentz e Colonia, per Lussemburgo; 3.° da Longwy alle stesse città e ad Aquisgrana.

Poi vi sono le strade ferrate, delle quali accenneremo più sotto. Ora diremo de' canali:

Canale di *Bromberg*, che congiunge la Vistola all'Oder per la Netz, affluente della Wartha. — Canale di *Finow*, che riunisce l'Oder all'Hvel, affluente dell'Elba. — Canale di *Federigo-Guglielmo*, che unisce la Sprea all'Oder, presso Francfort.

Ora ecco le monarchie di second'ordine della Germania: Sassonia, Annover, Baviera, Wurtemberga. Saremo brevissimi intorno ad esse.

Dresda, 108,732 anime, sull'Elba, è la metropoli del regno di Sassonia. Manifatture di panni, mossoline, ricami, merletti, cappelli di paglia; candele di cera, oreficeria e gioielleria; guanti, seterie, carta dipinta.

Lipsia, 70 mila anime, sul confluente della Pleisse e dell'Elster. Commercio ragguardevole in libri. Fiere celebri il primo gennaio, il terzo lunedì dopo Pasqua, e la domenica dopo il San Michele; la vendita delle merci comincia otto giorni innanzi quest'epoche. — Compagnia americana dell'Elba.

Chemnitz, 25 mila anime. Grande fabbricazione di tele, calicot, mussoline, tessuti di seta e di lana.

Bautzen, 12 mila anime. Gran commercio di tele.

Zittau, 10 mila anime. Tele, imbiancature, panni; mercato principale della biancheria damascata di Sassonia.

Meissen, 9 mila anime, sull'Elba. Bella porcellana.

Freyberg, 12 mila anime, capoluogo dell'Erzgebirge. Miniere d'argento, stagno, piombo, rame, ferro, ecc.

Anneberg, 6 mila anime, nell'Erzgebirge. Miniere d'argento, stagno, piombo, cobalto. Punto centrale della fabbricazione e del commercio di merletti e *blonde;* tessuti di seta.

Schneeberg, 6 mila anime, nel circolo di Erzgebirge. Molti merletti e nastri; miniere d'argento, di cobalto, ecc.

Plauen, 10 mila anime. Stoffe di cotone, mussoline e ricami.

Il regno d'*Annover* ha per capitale la città dello stesso nome, popolata da un 30 mila anime, sulla Leine, affluente del Weser.

Le altre principali città sono:

Gottinga, 11 mila anime, sulla Leine. Celebre università.

Embden, 11 mila anime. Buon porto alla foce dell'Ems. Commercio attivo, pesca dell'aringa; manifatture d'aghi; costruzione di navi.

Hildesheim, 14 mila anime. Grande fabbricazione di tele.

Luneburgo, 12 mila anime. Tele; belle saline.

Osnabruch, 11 mila anime. Fabbricazione considerevole di tele stimate.

Celle, 10 mila anime, sull' Aller, affluente del Weser. Candele rinomate di cera.

Goslar, 7 mila anime. Ricchissima miniera di zinco. Eccellente birra, chiamata *gose*.

Klausthal, 8 mila anime, nei monti Harz (Harzgebirge). Miniere d'argento e di piombo. Zecca dello Stato.

Il regno di *Baviera* ha per capitale *Monaco* o *München*, 132 mila anime; posta sull'Isar. Rinomati stromenti d'ottica e matematica; fabbrica di porcellana; tappezzeria di alto liccio.

Augsburg o *Augusta*, 34 mila anime; capoluogo dell' Alto Danubio, sul Lech. Commercio di banca e di deposito (Emporio). Stoffe di cotone, orologeria, minuteria; strumenti di fisica e matematiche.

Ratisbona o *Regensburg*, 26 mila anime, sul Danubio. Oreficeria, minuteria d'oro.

Nuremberg o *Nürn-Berg*, sulla Pegnitz, 42 mila anime. Centro d'un commercio immenso di trastulli e balocchi da fanciulli; buon tabacco. — Banca reale; scuola politecnica.

Bamberg (Alto-Meno), sulla Rednitz, 21 mila anime. Gran commercio di frutta, e di altri squisiti prodotti del suolo.

Wurtzburg, sul Meno, 24 mila anime. Università di studj e scuola centrale d'industria. Vini fini e liquori.

Furth (Rezat), 17 mila anime. Distante 8 chilometri nord ovest da Nuremberg. Stesso commercio che in questa città.

Anspach, 16 mila anime. Banca reale.

Erlangen, 12 mila anime. Università di Studi e scuola politecnica.

Schwabach (Rezat). Grande fabbricazione d'aghi.

Hof (Alto Meno), 8 mila anime. Numerose manifatture di tessuti di cotone e di lana.

Nordlingen (Rezat), 7 mila anime. Numerose fabbriche di tappeti, panni, tele e tralicci.

Lindau, 3 mila anime. Porto sul lago di Costanza. Battelli a vapore per Costanza ed altri punti del lago.

Finalmente *Stuttgard* o *Stoccarda*, è la capitale di Wurtemberg. È popolata da 46 mila anime. Fabbriche di panni.

Ulma, 21 mila anime, sul Danubio. Emporio delle merci che discendono il fiume. Battelli regolari per Vienna, tutti i giorni, eccettuato nel verno. Tele, tabacco, imbiancature.

Reutlingen, sul Danubio, 12 mila anime. Tipografia e libreria ragguardevoli.

Tubingen, 8 mila anime. Celebre Università di Studi.

Ora procedendo ad accennare di volo i minimi stati della Germanica Confederazione e le principali città loro, sempre dal punto di vista dell'*industria* e del *commercio*, non seguiremo ordine di sorta.

Carlsruhe, 25 mila anime, è la capitale del granducato di Baden, distante 6 kilometri dal Reno, e 60 kilometri da Strasburgo.

Manheim, 25 mila anime. Porto franco al confluente del Reno e del Necker. Orpello chiamato *oro di Manheim.*

Costanza, 6 mila anime, sul lago di questo nome. Battelli a vapore per Lindau ed altri punti del lago.

Bade o *Baden*, 6 mila anime. Le sue acque minerali vi attirano annualmente più di 8 mila forestieri.

Heidelberg, sul Necher, 12 mila anime. Università di Studi; vini ottimi (del Reno): cômmercio di deposito.

Freyburgo o Fiburgo in *Brisgaw*, 15 mila anime. Altra Università. Commercio locale assai importante.

Pforzheim, 7 mila anime. Minuteria, gioie, oreficeria, e chincaglieria rinomate. Emporio generale dei vini, che escono dal granducato pel Wurtemberg.

Kehl, 2 m. anime, sul Reno, in faccia a Strasburgo. Passaggio principale delle merci che vanno di Francia in Germania.

Rastadt, 5 mila anime, presso il Reno. Commercio assai importante. Congresso del 1799.

Francfort, città libera, e per giunta anseatica, sul Meno, 75 mila anime, è la metropoli della Confederazione Germanica ed il luogo di convegno della *dieta* e degli ambasciatori esteri accreditati presso di lei. Gran commercio di banca e di commissioni, di transito e di libri. Due fiere celebri a Pasqua e a San Michele.

Amburgo, altra città libera ed anseatica, sulla riva diritta dell' Elba, 211 mila anime. Riceve navi di 400 tonnellate, e fa un gran commercio di banca e di commissione. É il più vasto emporio commerciale del nord dell'Europa. Battelli a vapore per

Londra, Amsterdam, l'Havre e Dunkerque. Banca di Amburgo famosa.

Brema, sul Weser, 50 mila anime. Anche questa città è un avanzo dell'antica e potentissima *ansa*, ed ha conservata, traverso a tante rivoluzioni, la sua libertà! Brema fa, ma più in piccolo, lo stesso commercio che Amburgo. Le navi che non possono risalire fino a Brema, si fermano a *Wegesack*, porto sulla diritta del Weser, dipendente da Brema.

Lebecca, l'ultima delle città libere rimaste dell'antica ansa, sulla Trave, 48 mila anime. È distante 14 kilometri dal Baltico, e 60 da Amburgo. Industria attivissima, molte fabbriche, lavori d'ambra gialla; esportazione di grano, di canapa, ecc. Lubecca è l'emporio dei prodotti della Russia settentrionale.

Travemunda, alla foce della Trave, fiume da cui prende il nome, è il porto di Lubecca. Battello a vapore per Cronstadt (Russia), per mezzo del quale e del battello postale da Amsterdam a Amburgo, la comunicazione fra Parigi e Pietroburgo si eseguisce d'estate in 8 a 10 giorni. Due altri battelli a vapore stabiliscono comunicazione fra Travemunda e Stocolma, e fra Travemunda e Copenaghen.

Negli stati poi d'ordine minore della Confederazione Germanica, citiamo:

Rostock, sul Warnow, 19 mila anime. Porto il più commerciante del ducato di Meclemburgo-Schwerin. Le navi che pescano più di tre metri d'acqua, si fermano a *Warnemunda*, porto alla foce del Warnow.

Wismar, 10 mila anime. Buon porto sul Baltico.

Oldenburg, sulla Hunte, affluente del Weser, 6 m. anime. Capitale del ducato d'Holstein-Oldemburg. Il suo porto è *Brake*, sul Weser; le navi che non possono risalire a Brema, vi si fermano.

Brunswick, 40 mila anime, capitale del ducato omonimo. Manifatture rinomate di latta verniciata, di tabacchiere e di altri oggetti di carta pesta; tele; birra eccellente.

Pyrmont, fra il principato di Lippe-Detmold e l'Hannover, 3 mila anime, capitale del principato di Waldeck. Acque minerali frequentatissime, delle quali si spedisce per la Germania e fuori più di 350,000 bottiglie all'anno.

Wiesbaden, 10 mila anime. Capitale del ducato di Nassau. Acque termali famosissime, che attirano in questa città, nella stagione de' bagni, 3 o 4 mila forestieri.

A qualche kilometro al nord, è il villaggio di *Niedersaltzers*, celebre per le sue acque minerali dette *acque di Seltz*, delle quali esportasi ogni anno un milione e mezzo di bottiglie. E molte altre sorgenti d'acque minerali, e il celebre vigneto di *Johannisberg* si trovano pure nel ducato di Nassau.

Cassel. Capitale dell'Assia Elettorale, 31 mila anime, sulla Falda, affluente nel Weser. Lavori d'oro e d'argento; specchi, tipografia.

Hanau, sul Meno, 15 mila anime. Lavori d'oro e d'argento, carrozze.

Darmstadt, 29 mila anime. Capitale dell'Assia-Darmstadt. Pietre di calamita nei dintorni.

Magonza o *Mainz* 34 mila anime. Fortezza sulla riva sinistra del Reno al confluente del Meno. Vini squisiti del Reno; commercio di transito per la Germania.

Offenbach, sul Meno, 10 mila anime. Deposito franco delle mercanzie durante la fiera di Francforte. Carrozze, lavori verniciati, minuteria d'oro.

Smalkalde o *Schmalkalden*, 5 mila anime, in un distretto dei ducati di Sassonia. Miniere di ferro, ferriere, crogiuoli rinomati.

Jena (Sassonia-Weimar), sulla Saale, 5 mila anime. Celebre Università di Studj.

Gotha, 15 mila anime. Capitale del ducato di Sassonia-Coburgo-Gotha. Porcellane.

Gera, 10 mila anime; principale città dei principati di Reuss. Manifatture rinomate di lana tessuta e di cotone, e molte altre fabbriche.

Recapitolando dunque in breve gli argomenti delle produzioni naturali, del commercio e dello stato presente delle industrie nella Germania, ricorderemo agli studiosi di questa opera; primo, che quel gran paese è ricco di minerali: *antimonio crudo*, *cobalto*, *argento*, *ferro*, *piombo*, *rame*, *biisbuto*, *smeriglio* in pietra, *stagno* e *terra da porcellana* in Sassonia; *piombo* dell'Hartz, *antimonio nativo* d'Andreasberg, *argento* di Klaustal, *rame*, *zinco* di Gosslar nell'Annover, e *zinco* di Prussia. *Rame* e *arsenico* nell'Assia Elettorale. *Marmi*, *cristalli*, *porfido*, *diaspro*, *agate*, *topazi*, *cornaline* e *pietre d'onice* nelle montagne di Sassonia e di Prussia; *rame* e *carbon fossile* in Turingia. I monti della Svevia e la Foresta Nera sono ricche di miniere di *rame*, di *carbon fossile* e di *piombo;* e vi si trova pure dell'*argento*, come eziandio *mercurio*, *cobalto*, *piombaggine*, *arsenico*, *allume*, *vetriolo*, *zolfo*, *sotto carbonato* e *solfato di magnesia*, *salnitro*, *orpimento*, *marmo*, ec. Il commercio estrae pure dalla Germania *verderame*, *talco*, *borace*, *litargirio*, *galena*, *minio*, *cinabro* dal ducato dei due Ponti, e *sale d'acetosella*. Le migliori *pietre litografiche* vengono di Baviera.

E quanto alle altre naturali sustanze, la Sassonia somministra *lana* di superior qualità; dal granducato di Baden e nel Meclemburgo il commercio trae molto *bestiame* e *lana*, eccellenti *cavalli* da quest'ultimo paese e dall'Annover. Le provincie renane fanno esportazione notevole di porco salato; e dai dintorni di Luneburgo (Annover) traesi una gran quantità di miele e di cera.

Terreno generalmente fertile in *cereali* ed in *legumi*. Il Meclemburgo vende copia grande di granaglie. I *legnami da costruzione* della Foresta Nera sono venduti in Francia, e più in Olanda; e il regno di Wurtemberga, il granducato di Baden, da dove questi legnami sono estratti, producono anche *vino* eccellente, *kirsch*, e *trementina*. Trovansi in commercio radiche d'*ancusa* e di *pyretro* somministrate dalla Germania, come pure *pastello* di Turingia, *licopodio*, *elleboro* e *cantaridi*: la cana-

pa vien principalmente dal ducato di Baden; e il *luppolo* abbonda dovunque.

Finalmente quanto ai prodotti dell'*industria*, i principali son questi: *Tessuti di lino e di cotone*, *panni*, *trine*, *merletti e lavori di ferro* della Sassonia. *Orologi di legno* della Foresta Nera, dal prezzo il più basso fino a 3000 franchi (gl'inglesi ne comprono quantità ragguardevole, che poi rispediscono nell'Indie); *lavori in legno* di Nuremberg e di qualche contrada della Sassonia. *Affinerie di zucchero*, d'Amburgo. *Oreficeria*, *chincaglieria stimata*, *armi*, *porcellane*, *specchi*, *vetrami*, *tipografia*, *fabbriche di birra*, *concie di pelli*, *merceria* fina e comune, ecc.

Comecchè legato, impedito, vessato dalle visite e più dai diritti di tante dogane e contro-dogane, in un paese diviso e suddiviso in minutissimi stati, pure il commercio della Germania fu sempre molto animato ed estesissimo: ora poi col sistema della lega doganale (*zoll verein*), di cui la Prussia fu la promotrice ed il centro, quegli inceppamenti furono tolti e quindi la sfera del commercio tedesco immensamente allargossi; ma non tutta la Germania aderì al *zoll-verein;* la politica si oppose.

La Germania è uno dei paesi europei più attraversati da strade ferrate, e dove il sistema di queste vie di comunicazione, presenta al maggior grado, un carattere di grandezza e d'utilità: per avere idea della loro importanza, basta considerare che le strade di ferro germaniche, correndo nel centro dell'Europa dal nord al sud, e dall'est all'ovest, non solo legano tra loro le capitali diverse e le grandi città della Germania, ma mettono anche in comunicazione i porti del mare del Nord e del Mediterraneo, la Francia, il Belgio, l'Olanda, la Svizzera e l'Italia, con la Danimarca, la Russia, la Polonia e l'Ungheria!!!

Per non troncare le grandi vie formate dalle strade di ferro costrutte sul suolo dei diversi stati della Confederazione Germa-

nica, comprenderemo nella seguente esposizione le strade di ferro della Prussia e dell'Austria.

1.° Linea da *Aquisgrana a Amburgo e Kiel* da una parte, e *a Konigsberg* dall'altra. Quest'ultimo ramo o biforcazione si ricongiunge mercè al sistema belgio per la strada da Aquisgrana a Verviers: passa da Colonia, Deutz, Dusseldorf, Elberfeld, Hamm, Minden e Hannover. Uscendo da Hannover, il ramo che termina a Kiel passa da Celle, Luneburgo, Harburgo, Amburgo, Altona e Elmshorn: il ramo di Koenigsberg tocca Brunswick, Wolfenbuttel, Magdeburgo, Potsdam, Berlino, Stettino, Woldemberg, Bamberga, Danzica ed Elbinge. — Queste linee diramansi a diritta e a sinistra; e fra quei rami citiamo i seguenti: da *Aquisgrana a Duisburgo* (questa importante diramazione unisce le linee germaniche al sistema delle strade ferrate olandesi); da *Colonia a Coblentz*, prolungandosi fino a Magonza; da *Hamm a Munster*, con prolungamento progettato fino a Embden, sul mare del nord; da *Hamm a Cassel*, per Lippstadt, Paderborn e Warburgo; da *Wunsdorf*, presso Hannover, a *Brema* e a *Kniphausen;* da *Amburgo* a *Lubecca*, a *Wismar* e a *Rostock*; e da *Voldenberg*, al di là di Stettino, fino à *Posen*.

2.° Linea da *Hannover a Basilea*, per Alfed, Gottinga, Cassel, Marburgo, Giessen, Francfort sul Meno, Manheim, Heidelberga, Carlsruhe, Rastadt, Baden, Offemburgo e Friburgo-in-Brisgovia. — Le principali diramazioni di questa linea sono: da *Francfort* a *Mayenne* e *Wiesbaden;* da *Manheim* a *Magonza;* da *Manheim* a *Sarrebruck*, riunendosi alla strada francese da Metz a Forbach; da *Francfort* a *Bamberga*, per Hanau, Aschaffenburgo e Wurzburgo; da *Bruschsol*, al nord di Carlsruhe, a *Monaco*, per Stuttgard, Ulma e Augusta; finalmente il piccolo ramo della stazione da *Appenveier* a *Kehl*, di fronte a Strasburgo. Sicchè ora che è compita la linea francese da Digione a Mulhouse, quella linea da Hannover a Basilea stabilisce una grande comunicazione dal nord al sud, fra il Baltico e il

Mediterraneo, cioè fra Lubecca o Kiel a Marsiglia, passando da Amburgo, Francfort, Basilea e Lione.

3.° Linea da *Amburgo* a *Varsavia*, per Hagenow, Ludwiglust, Wittenberg, Berlino, Francfort sull'Oder, Sorau, Kolbfurth, Liegnitz, Breslau, Oppeln, Kossel, Mistowitz e Radonisk, con diramazione da *Mystowitz* a *Cracovia*. — Fino dal 1853 l'imperatore di Russia decretò la strada ferrata da Varsavia a Pietroburgo, passando Vilna: quella strada è compita.

4.° Linea da *Amburgo* a *Trieste*, per Wittenberg, Stendal, Magdeburgo, Koethen, Halle, Lipsia, Riesa (o più direttamente da Magdeburgo a Riesa seguendo l'Elba); quindi Dresda, Praga, Trubau, Brunn, Lundenburgo (o Trubau, Olmutz, Prerau, Lundenburgo); finalmente Vienna, poi Neustadt, Bruck, Graetz, Marburgo, Cilly, Laybach e Gorizia. — Principali diramazioni: da *Riesa* a *Chemnitz*; da *Dresda* a *Kolbfurth* (linea 3ª), per Bautzen e Lobau; da *Vienna a Pesth*, per Presburgo, con prolungamenti fino a *Debrezin* e *Temesvar*; da *Cylli* a *Belgrado*, per Agram ed Eszeck.

5.° Linea da *Stettino al lago di Costanza*. — Questa linea componesi prima di quella che va da Stettino a Berlino; poi da Berlino a Riesa, per Zuterboght; finalmente da Riesa a Lipsia, ove prende il nome di strada *Sassone-Bavarese*. La linea sassone-bavarese passa da Altenburgo, Plauen, Hof, Bamberga, Noremberga, Nordlingue e Donawerth; uscendo da quest'ultima città, la linea si biforca: un ramo passa da *Augusta* a *Kempten*, e termina a *Lindau*, sul lago di Costanza; un altro passa da *Ulma* e fa capo a *Friederichshafen*, egualmente sul lago. Una diramazione unisce, come abbiamo notato (linea 2ª), *Bamberga* a *Francfort sul Meno*.

6.° Linea da *Halle a Cassel*, o *Strada della Turingia*, legandosi da una parte alla strada ferrata da *Aquisgrana* a *Amburgo* (linea 1ª), per la diramazione da *Cassel* a *Hamm*; dalla altra alla strada da *Amburgo* a *Varsavia* (linea 3ª), per mezzo della diramazione da Dresda a Kolbfurth (linea 4ª), e formando

così una gran linea che traversa tutta la Germania dall'ovest all'est, da *Aquisgrana* cioè fino a *Varsavia*. Da Cassel a Halle, questa linea passa per Eisenach, Gotha, Erfurth, Weimar e Merseburgo.

7.° Linea da *Vienna a Strasburgo*. — Questa linea diretta dall'est all'ovest, segue il Danubio; passa da Linz, Passau, Ratisbona, Ingolstadt, Donawerth, Ulma, Stuttgard, e si riunisce alla linea da Hannover a Basilea (linea 2ª), presso Carlsruhe. Una seconda linea da *Vienna* a *Strasburgo* è stabilita mercè una strada che unisce Monaco a Bruck, sulla linea da Vienna a Trieste (linea 4ª), e che passa da Rosenheim a Salzburgo.

Dopo le vie ferrate, utilissime nei veicoli di commercio, sono i *canali*, e la Germania n'è ben provvista: però ci ristringiamo a citare soltanto i due seguenti, siccome importanti perchè direttamente o indirettamente uniscono il Reno al Danubio.

Il canale di Ludovico, *Ludwig-Canal*, conduce dal Rednitz, affluente del Meno, all'Atmuhl, affluente del Danubio.

Una seconda linea di comunicazione fra i due grandi fiumi Reno e Danubio, esisterà tra breve mercè un canale che partirà dal Necker, un poco al di sopra di Stuttgard, e procederà fino a Ulma sul Danubio.

LEZIONE XLVI.

APPENDICE ALLA GERMANIA.

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELL'OLANDA E DELLA SVIZZERA.

L'Olanda è circoscritta al nord ed all'ovest del mare del Nord; al sud dal Belgio; all'est dai regni di Prussia e di Hannover.

La sua popolazione è di circa 3,300,000 abitanti.

Ecco le città principali di questo reame:

Amsterdam (Olanda settentrionale), metropoli della monarchia olandese, 260 mila anime. — È situata sull'Ye o Y braccio del Zuyderzée, e sul fiume Amstel. Il suo porto ha 2 kilometri di lunghezza su 1300 metri di larghezza; l'Amstel divide Amsterdam in due parti, suddivise alla volta loro in 90 isole da gran numero di canali. Amsterdam fu un tempo la prima città commerciale del globo; e quantunque scaduto, il suo commercio è ancora immenso. Amsterdam è l'emporio del Nord: le sue principali relazioni sono con la Prussia, la Norvegia, la Russia, l'Inghilterra, le città anseatiche, la Francia e gli Stati Uniti.

Amsterdam fabbrica tele di lino, seterie, velluti, tele stampate, biacca e minio stimato, possiede fonderie di ferro, raffinerie di zucchero, di sale, di zolfo, di borace e di salnitro, di-

stillerie di *ginepro*, manifatture di tabacco, fabbriche di chincaglieria e d'orificeria, molti mulini da olio, ecc. ecc. I gioiellieri di questa città sono bravissimi nel taglio dei diamanti. — Battelli a vapore per Amburgo e vari porti olandesi.

Nei *dintorni d'Amsterdam*, è *Saardam* o *Zaandam*, sull'Y, 10 mila anime. Due cantieri da costruzione, cartiere rinomate. — *Harlem*, 22 mila anime, a 4 kilometri dal mare sul lago o mare di *Harlem*. Imbiancature di tele, lanifici e setifici, fabbrica di stoffe di cotone, cererie. Gran commercio di bulbi di fiori.

L'*Haja* (Olanda meridionale), residenza reale, situata su varii canali a riva il mare: 63 mila anime. Fabbriche di catonine, fonderie di rame, laminatoi del medesimo metallo, fonderia di cannoni.

Rottérdam (Olanda meridionale), 97 mila anime. Porto eccellente sull'estuario della Mosa, qui chiamata *Merwe*. Vi giungono le più grosse navi; e delle lance le conducono fino alle porte dei magazzini. Biacca, tabacco, raffinerie di zucchero, aghi, ecc. Esporta molto burro, grani, canapa, tabacco, ginepro, ecc.

Utrecht, sul Reno, 45 mila anime. Velluti, stoffe di seta, tappeti, biacca.

Groninga, sulla Hunse, 34 mila anime. Celebre università di Studi.

Leida (Olanda meridionale), sul Reno, 30 mila abitanti, distante 4 kilometri dal mare. Panni rinomati, *ginepro*, formaggi, burro. Università di Studi celebre.

Maestricht (Limburgo), 28 mila anime. Fortezza sulla Mosa. Concierie rinomate.

Dordrecht (Olanda meridionale), 29 mila anime. Buon porto sulla Mosa. Biacca, raffinerie di zucchero e di sale; tele. Esporta legno da armature, vino del Reno, canapa e lino, carbon fossile, macine, stoccafisso; spedizioni notevoli per l'Alto Reno.

Gouda (Olanda meridionale), 12 mila anime. Fabbriche di pipe e di *ginebro*.

Nimega (Gheldria), sul Wahal, 21 mila anime. Fortezza.

Hoorn (Olanda settentrionale) 10 mila anime. Il porto migliore del Zuyderzée. Grande esportazione di burro e formaggi; commercio di bestiami con la Danimarca. Grande armamento per la pesca.

Flessinga o *Vlissingen* (Zelanda), 5 mila anime. Porto vasto e sicuro nell'Isola Walcheren, sull'Hont o Schelda occidentale. I suoi bacini possono contenere una flotta di 80 vascelli di linea. Bei cantieri e vasti magazzini.

Lussembourg, 10 mila anime. Una delle più grandi fortezze d'Europa.

Alkmaar (Olanda settentrionale), sopra canali per cui comunica con Amsterdam e Hoorn: 12 mila anime. È uno dei grandi emporii del commercio olandese del burro, dei formaggi, delle granaglie, canapa e fiori.

Amersfoot (Utrecht), 13 mila anime. Tabacco eccellente, molto *ginepro*.

Bergop-Zoom (Brabante settentrionale) 10 mila anime. Fortezza sulla Schelda orientale.

Bois-le-Duc o *Herzogenbosch* (Brabante settentrionale), 15 mila anime. Strumenti musicali. Accademia reale militare.

Delft (Olanda meridionale), sopra canali pei quali comunica con Rotterdam e l'Haja. Belle maioliche, panno.

Deventer (Over-Yssel), 14 mila anime. Fortezza sull'Yssel.

Gorkum o *Gorinchem* (Olanda meridionale), 8 mila anime. Porto sulla Mosa.

Leuwarden (Frisa), sopra canali, 19 mila anime. Verde di Frisa.

Middelburgo (Zelanda), sopra un canale, nell'isola Walcheren. Il suo porto è colmato.

Ruremonde (Limburgo), 8 mila anime. Fortezza sulla Mosa.

Tilburg (Brabante settentrionale) 14 mila anime. Numerose manifatture di panni.

Zwol (Over-Yssel), 17 mila anime. Raffinerie di zucchero.

Harlingen, 8 mila anime. Porto frequentatissimo, sul Zuyderzée.

Enkhuisen, 7 mila anime. Gran commercio marittimo.

Helder, 2 mila anime, alla foce del Zuyderzée. Vicino trovasi il gran porto di *Niew-Dieppe* nuovamente costruito, e uno dei più importanti del regno.

Brielle, alla foce della Mosa. 3 mila anime.

Schiedam, 10 mila anime. Comunica con la Mosa. Ginepro, biacca, armamento grande per la pesca. Marina militare.

Zyrikzée, nell'isola di Schowen, 6 mila anime. Gran commercio marittimo.

Therneuse, sulla Schelda occidentale, allo sbocco del canale di Gand.

Il terreno dell'Olanda, costituente la parte più bassa dell'Europa (*paesi bassi*), per qualche tratto anche più basso dello Oceano, tenuto indietro da un sistema d'argini maraviglioso, è de' più umidi del globo: ovunque frastagliato da canali e da fiumi, in molti luoghi paludoso, sarebbe anche de' più malsani se freddi e lunghi verni non ne modificassero la temperie dell'aria: nebbie foltissime velano le campagne e adombrano le città per mesi e mesi.

L'Olanda ha belle ed eccellenti *pasture*: produce *canapa*, *tabacco* e *robbia*; grande cultura di *fiori*; superbi *bestiami*, *cavalli* di buona razza.

Fabbricazione notevole di *tele* stimate; numerose *distillerie di ginepro*, buona *carta*, *raffinerie di zucchero*, *manifatture di tabacco*, *biacca*, *borace*, *minio*, qualche *stoffa di seta*.

L'Olanda fa un commercio di commissione estesissimo, specialmente di derrate coloniali e di prodotti delle isole della Malesia; queste merci, ricevute prima in deposito, sono sparse quindi in tutta la Germania e su vari punti d'Europa; *cotone*, *indaco*, *noci moscade*, *garofani*, *pepe*, *cannella*, *caffè*, *zucchero*, ecc., *legni da tinta*, *denti d'elefante*, *guscio di tartaruga*, ecc.

L'Olanda ha quattro linee di *vie ferrate.* — 1.° Linea dal l'*Haya* a *Arnheim*, per Leida, Harlem, Amsterdam e Utrecht; — 2.° da *Arnheim* a *Duisburgo* (Prussia), che si riunisce colla strada prussiana da Colonia a Duisburgo; — 3.° dall'*Haya* a *Duisburgo*, per Rotterdam; — 4.° da *Rotterdam* a Utrecht. — Una convenzione fu conclusa tra il Belgio e l'Olanda, per riunire i due paesi con una strada ferrata, che parte da Anversa, toccando le bocche del Reno a Rovedant: da quest'ultimo punto comincia una linea di battelli a vapore fino a Rotterdam.

Ma la specialità dell'Olanda sono i *Canali*. Le provincie dell'Olanda settentrionale, dell'Olanda meridionale e di Frisa ne sono coperte. I principali sono: il *canale*, che, dalla foce della Ems, va ad Harlineen, passando per Groninga e Leuwarden; il *canale del nord*, che va da Amsterdam a Helder e al porto di Niew-Dieppe: questo, indubitamente, è il più bel canale che si conosca; è navigabile da tutte le navi, dai vascelli da guerra eziandio, ai quali fa evitare la difficile navigazione del Zuyderzée. Citeremo ancora il *canale da Amsterdam alla Mosa*, passando per Leida, l'Haya e Rotterdam: e quello che parte da Bois-le-Duc, e si congiunge col canale che va da Anversa a Vanloo.

L'Olanda ha larghissime possessioni nell'Oceania, in America ed in Africa (vedi: *Giava*, *Sumatra*, *Borneo*, *Celebes*, *Molucche*, *Papuasia*, *Guyana* e *Curaçao*, ecc.; *Costa d' oro* in Guinea, ecc.).

Come i Paesi Bassi sono la naturale continuazione della Germania verso l'Oceano, al Nord, così la Svizzera, il più alto paese dell'Europa, sono una evidente appendice dell'Europa al sud.

La Svizzera o Elvezia, è una federazione di 25 piccoli e disuguali Stati (*cantoni*), tutti governati repubblicanamente. Popolazione totale: 2,400,000 anime.

Ecco la nota degli Stati in cui presentemente è distinta la Svizzera (disugualissimi d'estensione, di popolazione, d'industria e di ricchezza): vi abbiamo aggiunto le capitali con le respettive popolazioni di queste:

Basilea	Città	*Basilea*, 25	mila anime.
	Campagna	*Liestal*, 2	»
Soleure		*Soleure*, 5	»
Argovia		*Aarau*, 4	»
Zurigo		*Zurigo*, 15	»
Sciaffusa		*Sciaffusa*, 10	»
Turgovia		*Frauenfeld*, 2	»
Friburgo		*Friburgo*, 9	»
Lucerna		*Lucerna*, 8	»
Unterwalden	Alto, Basso	*Stanz*, 2	»
Zug		*Zug*, 3	»
Schwitz		*Schwitz*, 5	»
Uri		*Altorf*, 2	»
Appenzel	Interno	*Appenzel*, 5	»
	Esterno	*Trogen*, 3	»
San Gallo		*San Gallo*, 10	»
Glaris		*Glaris*, 4	»
Vaud		*Losanna*, 15	»
Neufchâtel		*Neufchâtel*, 5	»
Berna		*Berna*, 27	»
Valese		*Sion*, 5	»
Ginevra		*Ginevra*, 30	»
Grigioni		*Coira*, 5	»
Ticino		*Lugano*, 4	»

Le città principali della Svizzera son queste:

Berna, capitale di tutta la Federazione, e capoluogo del cantone del suo nome, sull' Aar, 27 mila anime. — Imbiancature, cartiere, concierie, strumenti matematici.

Basilea, sul Reno, 26 mila anime. Transito ed emporio di derrate coloniali, provenienti di Francia, per la Svizzera e la Germania. Tessuti di seta e di cotone.

Ginevra, sul Rodano, 30 mila anime. Fabbrica ragguardevole d'orologeria, oreficeria, minuterie d'oro e scatole musicali; seterie, concierie, pelli. Battelli a vapore sul Lemano per Losanna e altri punti del lago.

Losanna, sul Lemano o lago di Ginevra, 15 mila anime. Fabbriche di tele, filatura di cotone, panni.

Zurigo, sul Limmat, alla uscita di questo fiume dal lago di Zurigo; 15 mila anime. Fabbriche di stoffe di seta degne di far concorrenza con quelle di Lione, tele di cotone, mossoline, veli, berretti, ecc.

San Gallo, 10 mila anime. Belle tele di lino e di canapa, dette di *Costanza;* grandi fabbriche di tele di cotone, mussoline e ricami; imbiancature numerose.

Sciaffusa, sul Reno. 10 mila anime. Acciaio rinomato. Emporio e commercio di transito con la Germania.

Neufchâtel, 5 mila anime. È posta sul lago di questo nome Orologeria, minuteria d'oro. Nei dintorni, trine, tele dipinte, formaggi a similitudine di Gruyère, tintura d'assenzio.

Lucerna, 8 mila anime. Situata sul lago dei Quattro Cantoni. Fabbrica di Kirsch. Manifatture di pannilani leggeri, di filo, di lino e di canapa, di carta, di cappelli e di lavori di paglia.

Friburgo, 9 mila anime. Commercio di bestiami, bovi bellissimi, eccellenti formaggi.

Aarau, sull'Aar. 4 mila anime. Imbiancature, nastri di seta.

Carouge (Ginevra), 5 mila anime. Vetri d'orologio.

La Chaux de-Fonds (Neufchâtel), 10 mila anime. Orologeria, trine e merletti.

Glaris, 4 mila anime. Tele di cotone, strumenti musicali, formaggio verde, ecc.

Gruyère o *Greiers* (Friburgo), sulla Sarina, 2 mila anime. Formaggi rinomati del suo nome.

Hérisau (Appenzel), 7 mila anime. Tele di cotone, mussoline, indiane, ricami.

Le Locle (Neufchâtel), 3 mila anime. Orologeria e merletti.

Lugano, 4 mila anime. (Ticino), sul lago dello stesso nome. Seterie.

Porentruy (Berna), 3 mila anime. Cotonine.

Schwitz, 5 mila anime. Fabbrica di *Kirich;* formaggi.

Sion (Vallese), 5 mila anime. È situata sul Rodano e sulla strada del Sempione. Commercio di transito tra Francia, Svizzera ed Italia.

Soleure (Soletta), sull'Aar. 5 mila anime. Gran commercio di bestiami, formaggi e ferro.

Vevay (Vaud), 5 mila anime. Sul lago di Ginevra. Specie di emporio: Commercio attivissimo. Spedizione all'estero di vino spumante a imitazione di Sciampagna.

Winterthur (Zurigo), 3 mila anime. Industriosissima; identici artiticoli di Zurigo.

Yverdun o *Iferten* (Vaud), sul lago di Neufchâtel, 3 mila anime.

La Svizzera possiede un territorio estremamente variato di monti (i più alti d'Europa) e di valli (le più pittoresche del mondo), ricco di moltissimi prodotti, e specialmente *minerali;* ma lo scavamento de' metalli è di poca importanza.

I *cereali* sono insufficienti; ma la terra produce in abbondanza *canapa* e *lino*, *noci*, *ciliegi*, *visciole* ed altre frutta, *legname da costruzione*, specialmente *quercie*, *pini*, *abeti*, *piante medicinali* stimatissime; eccellenti *pasture*.

Quindi la Svizzera possiede molto *bestiame* delle qualità più eccellenti: le valli ed i monti poi son popolati di *stambecchi e camosci*, *lepri bianche*, *orsi*, *lupi*, *aquile; lontre e castori* rarissimi.

L'industria è sviluppatissima nei cantoni dell'ovest e del nord; tali sono Ginevra, Neufchâtel, Basilea, Zurigo, e Appen-

zel; ma bisogna aggiungervi anche il cantone di Glaris. La Svizzera fabbrica gran quantità di *seterie*, *orologeria*, *tele di cotone* e *di canapa; mussoline*, *indiane*, *merletti* e *blonde*, *bella carta*, *cappelli di paglia*, ecc.; lavora egregiamente il *ferro* e l'*acciaio*, ecc.

LEZIONE XLVII.

IDEA DELLA GEOGRAFIA COMMERCIALE DELLA SCANDINAVIA E DELLA RUSSIA.

La Scandinavia comprende tre regni: due nella penisola scandinava, e sono quelli della Svezia e della Norvegia; le corone di questi due regni posano sulla medesima testa: uno, al sud della detta penisola, nelle isole che chiudono il Baltico tra la Germania e la Scandinavia, e questo è il regno di Danimarca. Nel medio-evo questi tre regni formarono un sol reame potentissimo, ma fu per breve tempo. Ora la importanza politica di tutti questi paesi è molto diminuita; ma dal punto di vista commerciale, sono tuttavia alcune città nel Nord scandinavo, che meritano tutta l'attenzione dello studioso: e prima incomincieremo dalla Svezia.

Stocolma, capitale della Svezia e metropoli del Regno unito di Svezia e Norvegia, conta più di 100 mila anime. Sta sul lago Melar, alla foce di esso nel Baltico. Il suo porto è eccellente, ma d'accesso difficile, specialmente nell'inverno, a motivo dei ghiacci; le più grosse navi arrivano sino alla ripa. Industria attiva, oreficeria, orologeria, strumenti di matematiche e di fisica;

carta, acquavite di grani, concie delle pelli, raffinerie dello zucchero, panni, ecc.

Goetheborg o *Gottemburg*, 30 mila anime. Buon porto sul Cattegat, seconda città del regno. Esporta ferro, acciajo, allume, catrame, pece, tavole, lichene, ecc.

Carlscrona, 11 mila anime. Su varie isolette del Baltico. Buonissimo porto militare e mercantile. *Dock* scavati nella roccia. Arsenale, cantieri da costruzione.

Norkoeping, 10 mila anime. Buon porto alla foce della Motala, nel mare Baltico. Le navi arrivano fino alla spiaggia. Numerosi lanificii, e fabbriche di tele di lino, carta, tabacco, armi da fuoco, ecc.

Christianstad, 7 mila anime. Il suo porto chiamato *Ahus*, è a 20 kilometri dalla città. Fabbrica d'allume nei dintorni (Andiarum).

Malmoe, 8 mila anime, porto sul Sund, quasi in faccia a Copenaghen, ma non può ricevere che piccole navi; le grosse ancorano nella *rada*. Panno, tabacco, ecc. Esportazione di grani.

Gefle o *Gevalia*, 8 mila anime. Buon porto sul golfo di Botnia; le grosse navi restan nella *rada*. Fabbrica di tela da vele, concia di pelli, tabacco, cantieri da costruzione. Esportazione di catrame e di tavole, importazione di sale e di grano.

Calmar, 5 mila anime. Porto sul canale formato dall'isola d'Oland. Cantieri da costruzione; esporta ferro, pece, catrame, tavole di quercia e d'abete, allume, ecc.

Helsingborg, 3 mila anime. Porto vasto e buono sul Sund, di faccia a Elseneur. Piroscafo regolare per la Danimarca.

Upsal, 6 mila anime. Notevole per la sua Università di Studi, e come luogo storico.

Wisby, nell'isola di Gothland, 4 m. anime. Commercio marittimo molto attivo.

Falun, 4 m. anime. Miniere abbondanti di rame.

OErebro, 5 m. anime. Fabbrica d'armi; deposito del commercio del ferro.

Lund, 3 mila anime. Università di Studj.

Uddewala, 4 mila anime. Porto sul Cattegat. Legno, ferro, aringhe.

Landscrona, 3 m. anime. Buon porto sul Sund. Manifattura di tabacco, di carta, ecc. Emporio delle mercanzie proibite (contrabbando).

Ystad, 3 m. anime. Porto sul Baltico. Relazioni estesissime con Amburgo e la Russia.

Carlsham, 4 mila anime. Buon porto. Deposito di mercanzie proibite (contrabbando).

Nyoeping, 3 mila anime. Fonderia di rame e d'ottone.

Hernoesand, 2 mila anime, sul golfo di Botnia, uno dei migliori porti della Svezia. Esporta catrame, tavole, pelliccie, ecc.; importa grano, vino, sale, oggetti manifatturati.

Christiania (Sondenfields), 40 mila anime; è la capitale della Norvegia. Porto eccellente in fondo al golfo dello stesso nome. Esportazione delle migliori tavole e assi d'abete del Nord, ferro, rame, allume, catrame, ecc.

Bergen, 26 mila anime. Porto eccelente ma di difficile accesso. Raffinerie di zucchero; costruzione di navi. Esporta tavole e alberi, catrame, rame, pesce salato.

Drontheim o *Trondheim*, 16 m. anime. Buon porto sul golfo dello stesso nome. Esporta il rame tratto dalle miniere di Roeraas, olio di pesce, catrame, legname o tavole.

Drammen, 10 mila anime. Buon porto sul golfo di Christiania. È il più grande emporio di tavole della Norvegia.

Christiandsand, 10 mila anime. Eccellente porto sullo Skager-Rack, capace di ricevere 5 a 600 navi. Rifugio dei bastimenti che hanno provato avarie nella traversata del Cattegat.

Kongsberg, 4 mila anime. Miniere d'argento, zecca.

Modum, 4 mila animè. Ricche miniere di cobalto.

Roeraas, 3 mila anime. Miniere di rame, le più ricche della Norvegia.

Frederikshall, 8 mila anime. Porto. — Carlo XII fu ucciso all'assedio di questa città.

Laurvig, 3 mila anime. Porto. Ferriere, le più ragguardevoli della Norvegia.

Arendal, 2 mila anime, sopra un fiume di questo nome. Legname e ferro.

Stavanger, 12 mila anime. Porto sul golfo di questo nome. Grande esportazione di aringhe.

Christiansund, 3 mila anime. Bel porto sopra un'isola. Commercio notevole di pesci secchi e salati, legname, tavole e assi.

Hammerfest, con un centinaio d'abitanti, sopra una isola. Pesca attiva; porto frequentatissimo, malgrado la sua latitudine di 70° 38'.

Wardochuces a 70° 25' di latitudine, con un centinaio di abitanti; la fortezza più settentrionale del globo.

I due regni uniti di Svezia e Norvegia posseggono grandi ricchezze minerali: le miniere forniscono *ferro* eccellente e *rame* di prima qualità, specialmente in Norvegia; le *miniere d'oro* non valgono le loro spese, e quelle d'*argento* sono poco vantaggiose. Si cava anche *allume*, *calamita*, *marmo*, *porfido bruno* e *violetto*, ecc. La Norvegia possiede *cobalto*.

Pesca abbondantissima di *aringhe* e *salmoni*; prendesi qualche *balena* e *merluzzo* sulle coste della Norvegia: caccia attiva ad una quantità prodigiosa d'*uccelli acquatici*. *Cavalli* eccellenti, molto *bestiame*; *api* in Svezia; due specie d'*orsi*, *lontre*, *aquile di mare* e *aquile terrestri* in Norvegia; *eyder* e qualche *castoro*. I *rangiferi* sono la risorsa dei Lapponi, come bestie da soma, e animali da tiro e d'alimento.

Nella Svezia e Norvegia settentrionale, si raccoglie un poco d'*orzo* e *segala*, fino verso il grado 66° di latitudine Nord. Il centro e il sud della Svezia, somministrano di questi due cereali in maggior copia, come pure del *frumento* tanto che basta a un dipresso per il consumo degli abitanti di que' paesi;

ma la Norvegia continua ad importare *grani*. Sul principio di estate si semina, due mesi dopo si miete. — *Lichene* nel nord della Norvegia; *oricello*, *lino*, *patate*, *canapa*, *luppolo*, *comino*, *piante tintorie*, poca *frutta;* immense *foreste*, specialmente in Norvegia, *pini*, *abeti* e *frassini*.

Poche *manifatture* in Svezia e ancora meno in Norvegia. Come in Danimarca, i paesani fabbricano da sè stessi la maggior parte degli oggetti dei quali abbisognano. Dopo lo *scavo delle miniere* e il *taglio dei boschi*, la *pesca*, è la principale industria dei due paesi. La *costruzione delle navi* per conto d'altri popoli è un industria particolare degli Svedesi e dei Norvegiani, che fanno anche il commercio di trasporti marittimi per conto dei negozianti stranieri.

Viborg, 3 mila anime, nel Jutland. Lanifici.

Lauenbourg, 3 mila anime. Sull'Elba, alla foce del canale della Trave, che unisce l'Elba al Baltico. Commercio importante di legnami da costruzione.

Frédérischavn o *Flandstrand*, sul capo Skager. Porto eccellente, passaggio per la Norvegia. Armamenti di navi per la pesca della balena.

Frédéricia, 4 mila anime. Piccolo porto e fortezza sul piccolo Belt. Stazione per pagare il diritto di passo dello Stretto.

Apenrade, 3 mila anime. Buon porto. Esporta grani, lane e salumi.

Gluckstadt, 5 mila anime. Porto franco sulla ripa diritta dell'Elba. Arma navi per la pesca.

Tonningen, 4 mila anime. Buon porto sull'Eyder. Stazione per pagare il diritto di passo del canale d'Holstein.

Ribe o *Ripen*, 3 mila anime. Relazioni con l'Olanda.

Copenaghen o *Kiobenhavn*, nell'isola Seeland, 144 m. anime: Copenaghen è la metropoli di tutta la monarchia danese, e la città più grande e popolata degli Stati scandinavi. Porto eccellente e fortezza di prim'ordine. Commercio marittimo estesissimo. Mercè canali le navi giungono fino alle porte dei magaz-

zini nell'interno della città. Copenaghen riceve canapa, lino ed alberi per bastimenti dalla Russia; ferro, ancore e chincaglierie dalla Norvegia; catrame dalla Svezia; legno di querce dalla Germania; vino ed articoli di moda dalla Francia Possiede inoltre buoni e numerosi lanifici e setifici, manifatture di porcellana, di tabacco, di tele per vele, birrerie, distillerie di acquavite, di cereali, ecc.

Elseneur o *Helsingor* (isola Seeland), con 8 mila anime. — giace a 32 kil. al nord di Copenaghen, sul Sund. Bella spiaggia e porto recentemente costrutto. Ogni nave che passa il Sund deve fermarsi a Elseneur per pagarvi i *diritti del Sund* (ora questi diritti sono aboliti), tanto pel legno che pel carico che esso porta. Calcolasi in media 10,000 il numero delle navi che passano ogni anno lo Stretto. Elseneur è anche il punto di passaggio dalla Danimarca alla Svezia.

Odensée (isola Fionia), 7 mila anime. Il porto è alla distanza di un kil. Birrerie; esportazione di grani.

Altona (ducato d'Holstein), 30 mila anime. Porto franco sull'Elba, presso Amburgo da cui resta separata per una collina. I negozianti d'Altona si recano quotidianamente alla *borsa* della città d'Amburgo, per accudire alle loro operazioni commerciali. Altona fa gran commercio di transito e di commissioni. Grandi cantieri di costruzione navale mercantile.

Kiel (Holstein), 12 mila anime. Eccellente porto sul Baltico, a cui fa capo il canale di *Schleswig-Holstein*. Esportazione di grani e importazione di derrate coloniali, di cotoni e di oggetti manifatturati. Piroscafi per Copenaghen e Amburgo.

Rendsborg (Holstein), 10 mila anime. Fortezza sull'Eyder e sul canale di Schleswig-Holstein; vi si paga il diritto di transito su questo canale.

Flensborg (ducato di Schleswig), 16 mila anime. Buon porto sul Baltico. Tele per vele e tele fini, fonderia di rame e cantiere da costruzione navale. Esportazione di grani, sego, acquavite, ecc.

Schleswig o *Sleswig*, capitale del ducato, 8 mila anime. Buon porto sullo Sli, braccio di mare del Baltico. Raffinerie di zucchero.

Aarhuus (penisola di Jutland), 8 mila anime. Piccolo porto sul Cattegat. Esportazione di grani, acquavite e bestiami. Battelli a vapore per Kallundborg nell'isola di Seeland.

Randers (Jutland), 6 mila anime. Porto sul Guden; le grosse navi sono obbligate a fermarsi alla distanza di 12 kilometri. Esportazione di grani, acquavite e salmoni; l'importanza maggiore del suo commercio consiste nei guanti e nei cavalli.

Aalborg (Jutland), 9 mila anime. Buon porto ma di difficile accesso. Grande esportazione di grani, di aringhe, d'acquavite.

La Danimarca, situata in mezzo al mare, gode di una temperatura assai dolce, ma le nebbie vi sono frequenti e il clima umidissimo. Le principali produzioni del regno sono: *Frumenti*, *segale*, *avena*, *saggina*, *patate*, *tabacco*, *canapa* e *lino ; frutta* assai abbondanti, eccellenti *pascoli* al sud. *Cavalli*, specialmente quelli d'Holstein, esportati in gran numero in Germania, in Svezia, ecc. Grosso e piccolo *bestiame ;* esportazione del *lardo* in Olanda e in Norvegia; *lanugine* raccolta nei nidi di *eider*, sulle isolette vicine a Bornholm.

La Danimarca trae i suoi minerali dall'estero e non possiede che una sola salina.

L'industria manifatturiera di questo regno fornisce appresso a poco al bisognevole delle città; nelle campagne, il paesano fabbrica ancora da sè stesso le sue vesti e la sua mobilia. Le *raffinerie dello zucchero*, le *distillerie dei grani*, le *fabbriche di birra*, le *concie delle pelli*, la *tela* sono i principali rami dell'industria. I Danesi fanno specialmente il commercio di commissione.

La Danimarca riceve dai paesi meridionali *vini* e *acquavite, frutta secche*, *sughero*, *essenza di trebentina*, *carta*, *libri* e *incisioni*, *sale marino*, e qualche articolo manifatturato.

Quattro linee di strade ferrate attraversano i paesi danesi :

1.° Da *Amburgo e Altona a Lubecca ;* 2.° da *Altona a Kiel*, con una diramazione su Rendsborg, prolungata fino a Flensborg ed un'altra da *Elmshorn a Guckstadt ;* 3.° da *Tonningen a Husum* e da *Husum a Flensborg;* questa strada che attraversa lo Schleswig, mette in diretta comunicazione il mare del Nord e il Baltico, facendo evitare il giro del Cattegat e il passaggio del Sund; 4.° da *Gulckstadt a Tonningen ;* 5.° da *Copenaghen a Corsoer*, nell'isola di Seeland. — Una gomena elettrica traversa il Gran Belt e un'altra il piccolo Belt.

Fra i canali notiamo: il canale *Schleswig-Holstein*, che unisce il mare del Nord al mar Baltico, da Rendsbourg sull'Eyder fino a Kiel, e il canale della *Steckenitz*, che congiunge l'Elba al Baltico mercè il fiume Trave.

Intorno alla Russia, che occupa tutto il nordest e l'est dell'Europa, diremo quanto occorre perchè lo studioso non ignori le cose più elementari relative al traffico, alle industrie e alle naturali produzioni di quel vastissimo impero.

Pietroburgo, come conoscesi, è la più grande e popolosa città del settentrione, e una delle maggiori d'Europa, metropoli dell'impero russo. Sta sulla Neva, che la divide in varie isole; le navi, che pescano più di 2 metri d'acqua, s'arrestano nella rada di Cronstadt. — Stoffe di cotone, raffinerie di zucchero, gran commercio marittimo. — Esportazione di ferro, rame, canapa, lino, cordami, sego, cera, potassa, pelli, crini, setole di porco, pelo di capra, seme di lino, ecc. Comunicazioni regolari coi porti del Baltico e Londra mercè piroscafi. — Popolazione 532,240 anime.

Cronstadt, 30 mila anime. Fortezza sull'isola Codlin, nel golfo di Finlandia, a 20 kil. ovest dalla capitale. Ampio porto diviso in tre parti; le navi per Pietroburgo vi si fermano. Stazione della flotta russa. Grandi cantieri di costruzione navale; arsenali da guerra, ecc.

Mosca, 374 mila anime. Commercio ragguardevole, da una

parte con l'Asia fino nella Cina, dall'altra coi principali emporii d'Europa. Centro degli stabilimenti manifatturieri della Russia. Pelliccerie, pelliccie di Siberia, rebarbaro della Cina o di Bukkaria, essenza di rose e zafferano di Persia, muschio d'Oriente; gemme scialli e tessuti dell'India, ecc.

Varsavia, 164 mila anime. Capitale della Polonia, sulla sinidella Vistola. Fabbrica di carozze, bei tappeti, ecc.

Riga (Livonia). 58 mila anime. Porto sul golfo di questo nome, alla foce della Duna; esporta molti grani e legname da costruzione, canapa, lino, sego, potassa, tabacco, catrame, pelli, cera.

Revel (Estonia), 15 mila anime. Porto sul golfo di Finlandia Lo stesso commercio che fa Riga.

Arkhangel (Grande Russia), sul mar Bianco, alla foce della Dvina, 19 mila anime. Le navi vi giungono in giugno e in luglio, e vi restano fino a settembre; il suo porto è gelato tutto il resto dell'anno. Armamento di navi per la pesca della balena delle foche e delle aringhe; spedizioni per la Nuova Zembla e lo Spitzberg; esportazione di catrame, sego, olio di pesce, pelliccerie, ecc. Cantieri da costruzione navale.

Vilna (Lituania), 56 mila anime. La maggior parte dei suoi abitanti sono ebrei. Traffico interno larghissimo e relazioni con Konigsberga in Prussia.

Odessa (Russia meridionale), 71 mila anime. Porto franco sul mar Nero; sbocco principale del commercio della Russia meridionale e della Polonia. Esporta cereali in copia maravigliosa e cuoia, sego, legnami da costruzione, canapa, lino, lana, cordami, pelliccerie, catrame, cera, potassa, salumi, caviale, ecc. Relazioni estesissime con tutti i porti del Mediterraneo.

Tangarog (Russia meridionale), 10 mila anime, nel mar d'Azof, sul golfo del Don. La navigazione, interrotta dai ghiacci del Don, non vi è libera che d'aprile a ottobre. Tangarog fornisce la miglior qualità di *grano duro* di Russia; esporta anche lana.

Sebastopoli o *Sevastopoli* (Crimea), 20 m. anime. Buon porto militare, centro delle forze navali della Russia nel mar Nero.

Kiev, (piccola Russia), 56 mila anime, sulla diritta del Dnieper. Commercio d'emporio per i vini e l'acquavite.

Astrakhan. 40 mila anime. Porto sul mar Caspio, alla foce del Volga, comunica con Pietroburgo per il fiume e un canale. È l'emporio del commercio della Russia con la Persia, la Bukkaria e le Indie. Esporta tele, colla di pesce, caviale, lavori in ferro, acciaio, ecc.

Kazan, 48 mila anime, presso il Volga. Emporio del commercio della Russia con la Siberia, industria attiva, bei marrocchini; esportazione di potassa.

Saratow (Russia orientale), 35 mila anime, sulla diritta del Volga. Molta lana di pecore merine. Manifatture di scialli all'uso Casmira.

Nijni-Novgorod (gran Russia), 14 mila anime, al confluente dell'Oka e del Volga. Tessuti di cotone. Fiera celebre da giugno a luglio, la più grande dell'Europa, alla quale si recano i mercanti da tutti i punti della Russia e dal mezzogiorno dell'Asia.

Tula (gran Russia), 40 mila anime. Lavori di ferro; gran manifattura d'armi; marrocchini; ricche miniere di ferro nei dintorni.

Helsingfors (Finlandia), 8 mila anime. Buon porto sul Baltico. Esporta grani, pesci, tavole, legname da costruzione.

Abo (Finlandia), 11 mila anime. Porto sul Baltico. Grande esportazione di tavole e di catrame.

Berditchew (Velinia), 40 mila anime. Quasi tutti gli abitanti sono Ebrei. Emporio di commercio estesissimo con le parti meridionali della Russia, Brody, Vienna e Lipsia.

Orenburgo, 6 mila anime, sul fiume Ural. Emporio del commercio della Russia con la Bukkaria.

Ickaterineburgo, 11 mila anime, nel governo Kazan, ora di Perm. Centro dello scavo delle miniere d'oro e di platino negli Urali.

Novgorod (Gran Russia), 8 mila anime, sul lago Ilmen, una volta la più popolata è la più commerciante città della Russia.

Vologda, 13 mila anime. Emporio del commercio interno della Russia Europea con la Siberia.

Kostroma, 12 mila anime, sul Volga. Gran lavoro del rame, fabbriche di *bleu* di Prussia, di tele, ecc.

Jaroslaw, 24 mila anime, sul Volga. Tele da tavola, carta, seterie.

Tver, 22 mila anime, sul Volga. Gran commercio di transito fra Mosca e Pietroburgo.

Kaluga, 26 mila anime, sull'Oka. Biancheria da tavola.

Orel, 30 mila anime, sull'Oka. Grande emporio dei cereali diretti sulla Russia meridionale; filande di cotone.

Voroneje, 19 mila anime, sul Don. Industriosa e commerciante.

Riazan, 19 mila anime, sull'Oka. Tele, seterie.

Perm, 10 mila anime. Ricche miniere di rame, di ferro e di sale scavate nei dintorni.

Kalisz, in Polonia. 15 mila anime. Panni.

Lublino, 12 mila anime. Grano, tele.

Tornea, mille anime. Porto alla foce del fiume di questo nome nel Baltico.

Uleaborg, 4 mila anime e *Vasa*, 3 mila anime. Costruzione di molte navi.

Pernau, 4 mila anime, sul golfo di Riga. Grande esportazione di canapa.

Libau, 7 mila anime. Questo porto gela raramente; esporta molta canapa.

Akerman, 15 mila anime, alla foce del Dniester, nel mar Nero. Commercio in sale.

Nicolaiev, 10 mila anime. Città nuova sul Bog. Arsenale della marina militare russa nel mar Nero. Costruzione di vascelli, sede dell'ammiragliato.

Kherson, 12 mila anime, alla foce del Dnieper, nel mar Nero. Esportazione di grano e di legname da costruzione.

Theodosia, o *Caffa* o *Kefa*, 6 mila anime. Porto franco del mar Nero in Crimea. Esporta grano.

Il nord della Russia e anche il centro di quell'impero, provano inverni lunghi e rigorosissimi, ai quali succedono spesso forti calori. I governi del Mezzogiorno, godono d'una temperatura molto dolce. — Le principalissime naturali produzioni della Russia son queste. Scavo di miniere d'*oro*, di *platino*, d'eccellente *ferro*, nei monti Urali; ricche *saline*, *mica fogliaceo* o *vetro di Moscovia*, che tiene luogo di vetri per le vetrate; *diamanti* nelle alluvioni aurifere dell'Ural; *rame stimato*, *malachite*, ecc.

Cavalli e *bestiami* di qualità mediocre, *pesci* abbondantissimi *castori*, *ermellini*, *martore*.

La rigidezza dell'inverno, rende le parti settentrionali della Russia, poco acconcie alla cultura; tuttavia, vi si raccoglie *riso orzo* e *avena*; in questa regione crescono in abbondanza il *pino* l'*abeto* e la *betulla*. Il *frumento* e gli altri *cereali* sono le principali produzioni della Russia; dopo di che vengono la *canapa*, il *lino* e il *legname*.

Quanto alla industria e al commercio diremo: che l'industria manifatturiera cresce tutti i giorni e si esercita particolarmente nella fabbricazione delle *tele*, *panni*, *cuoi*, *sapone*, *potassa*, *caviale*, *colla di pesce*, *cordami*, *chincaglieria*, *carta*, *filatura di cotone*, *lavori di vetro*, *seterie*, ecc. Il paesano fabbrica in casa appresso a poco tutti gli oggetti che gli sono necessari.

La Russia fa commercio attivo con la Cina, Persia, Turkestan, Bukkaria e Turchia. Importa dalla Cina, *thé*, *porcellana*, *seta e seterie*, *tele di cotone*, *muschio*, *e rebarbaro*. Riceve dal Turkestan e dalla Bukkaria *pelli*, *stoffe di seta e di cotone*, *pietre preziose*, ecc., e dalla Persia *seta greggia*. Queste diverse importazioni si fanno dalle città di commercio della Russia Asiatica.

Il sistema dei *canali* scavati in Russia, fa comunicare fra loro il mar Baltico, il mar Nero, il mar Caspio e il mar Bianco cioè i quattro mari che ricevono i suoi fiumi. I canali principali, sono: il canale di *Vychni-Volotchok*, il quale riunendo il Volga ad un affluente del lago Ilmen, stabilisce una prima comunicazione fra il Baltico e il mar Caspio; quello di *Tikhvine*, che pure unisce il Volga ad un affluente del lago Ladoga; il canale di *Maria*, che congiunge affluenti dei laghi Onega e Bielo: questi due ultimi canali stabiliscono la stessa comunicazione del primo; il canale di *Ladoga*, del Volkhof alla Neva: costeggia il lago fino allo sbocco di qust'ultimo fiume.

I canali di *Koubensk* e del *Nord*, unendo affluenti del Volga da affluenti della Dvina, fanno comunicáre il mar Caspio e il mar Bianco; un ramo del primo unisce questo canale a quello di *Maria*, e stabilisce la comunicazione fra il mar Bianco e il mar Baltico.

Il canale di *Lepel* o della *Berezina*, che congiunge gli affluenti del Dnieper e della Duna; quello d'*Oginski*, che unisce un affluente del Niemen ad un affluente del Dnieper, e il *Canale Reale*, che unisce un affluente del Pripet con il Bog, affluente della Vistola. Questi tre canali fanno comunicare il mar Nero e il mar Baltico.

Il canale d'*Ivanof*, unisce il Don ad un affluente dell'Oka, che sbocca nel Volga, e stabilisce, in conseguenza una comunicazione fra il mar Nero e il mar Caspio.

LIBRO TERZO

GEOGRAFIA COMMERCIALE DELL'EUROPA DEL SUD E DE'PAESI DEL LEVANTE

LEZIONE XLVIII.

BREVI CENNI SULLA GEOGRAFIA COMMERCIALE DELLA PENISOLA IBERICA.

La grande penisola Iberica è divisa in due corpi politici, come tutte le Geografie dimostrano: Spagna e Portogallo. Intanto accenneremo alle cose più importanti della Geografia Commerciale della Spagna.

Le città trafficanti principalissime e più industriose della Spagna sono incontestabilmente queste:

Madrid (Nuova Castiglia), 281 mila anime. Metropoli di tutta la monarchia spagnuola; grande emporio della Spagna centrale. Borsa, cambio, banca San Carlo. Rinomati setifici.

Barcellona (Catalogna), 170 mila anime. Porto vasto; banca e cambio. Commercio d'importazione: tessuti di lana, di seta, di cotone, di lino, materie tintorie, filo, cuoio; traffico di esportazione: legname da doghe, tavole di legno del Nord, merluzzo, derrate coloniali, zafferano, acquavite, olio d'oliva, regolizia, tappi di sughero, soda, frutta secche, vino, anice, comino. Piroscafi per Marsilia e per Cadice.

Siviglia (Andalusia), sul Guadalquivir, 100 mila anime. Tre battelli a vapore navigano periodicamente sul fiume. Esportazione d'aranci, olio d'oliva, mercurio, grani, lana, cuoia, ecc. Operazioni di banca.

Cadice (Andalusia), 70 mila amine. Bel porto all' estremità d' una penisola dell'isola di Leon; immensa *rada*. Banca, cambio e porto franco. Il commercio di Cadice ha notevolmente perduto della sua importanza dopo l'emancipazione delle colonie d'America. Cadice riceve tessuti di ogni specie, chincaglieria, berretti, cristalli, vetri da vetrate, profumeria, ecc., e dà vini di Xerez ed altri prelibatissimi, olio d'oliva, piombo, ecc.

Granata, 67 mila anime. Università di Studi. Bella seta greggia e seterie riputatissime. Cultura del cotone e della canna da zucchero nella provincia.

Valenza, sul Guadalaviar, distante 4 kil. circa dal mare; 70 mila anime. Il suo porto è detto *Grao*. Banca. Seta, tessuti di seta di bella qualità, pannilani. Maravigliosi dintorni benissimo coltivati: producono vino, olio, fichi, mandorle, soda, anici, comino, cocciniglia, che formano articoli d'esportazione. L'importazione consiste in merluzzo, tessuti, chincaglieria, ecc.

Murcia, sulla Segura, 74 mila anime. Seterie e vetraie.

Malaga (Granata), 75 mila anime. Grande e buon porto sul Mediterraneo. Notevole esportazione di vini scelti, uve secche, sommaco, mandorle ed altre frutta secche. Stoffe di seta, lanificj.

Xeres-de-la-Frontera (Andalusia), 34 mila anime. Vino eccellente esportato dal porto di Cadice.

Saragozza (Aragona), sull'Ebro, 44 mila anime. Seta e panni fini.

Alicante (Valenza) 25 mila anime. Porto e gran rada sul Mediterraneo. Esportazione di vino eccellente, soda, acquavite, zafferano stimato, fichi e uve secche, mandorle, anici, regolizia, zafferano, comino; importazioni come a Barcellona. Banca e cambio. Si comincia a coltivare con successo, la cocciniglia nelle sue campagne.

Cartagena (Murcia), 37 mila anime. Magnifico porto militare, sul Mediterraneo. Cantieri da costruzione navale. Lo stesso commercio di Alicante. Fabbrica di vetri e cristalli.

Bilbao (Biscaglia), 15 mila anime. È distante quasi 8 kil. dal mare, sull'Ansa che vi forma un porto di marea. *Olaveaga* e *Portugalette* servono pure di porti a Bilbao. Esportazione di lane eccellenti, ferro, castagne, frumento. Importazione di tele e tessuti, merluzzo, olio di pesce, ed un'infinità di oggetti manufatturati. Banca.

Santander (Vecchia Castiglia), 19 mila anime. Porto vasto e sicuro. Emporio di lane. Relazioni importanti con Cuba ed il nord dell'Europa. Esporta lana e grani: importa oggetti manufatturati francesi e inglesi. Banca e cambio.

La Corogna (Galizia), 23 mila anime. Porto ampio e buono. Comunicazioni regolari con l'Inghilterra mercè piroscafi. Tele, cordame, sigari. Grande importazione di lino. Banca.

Reuss (Catalogna), 25 mila anime. Stoffe di seta e di cotone; filature di cotone; operazioni di banca. Le sue esportazioni si fanno dal piccolo porto di *Salon*, distante 8 o 10 kilometri.

Il Ferrol (Galizia), 13 mila anime. Magnifico porto militare. Cantieri da costruzione navale. Cordame, tela da vele.

Santiago di Compostella (Galizia), 28 mila anime. Tele. Commercio di lino, importato in Galizia dai porti della costa. Università di Studi.

San Sebastiano (Guiposcoa), 10 mila anime. Porto sul golfo di Guascogna. Esporta lana, grano, regolizia, ferro e chiodame. Importa tessuti e oggetti manifatturati d'ogni specie, tabacco in foglie, ecc.

Toledo (Nuova Castiglia) sul Tago, 15 mila anime. Armi bianche, stoffe di seta.

Palma, nell'isola Maiorca, 34 mila anime. Esporta vino, olio, seta, aranci e limoni, mandorle, frutta secche. Importa grano, ferro, derrate coloniali, oggetti manifatturati.

Gibilterra (degli Inglesi), 15 mila anime. Sullo stretto di

questo nome. Porto franco; commercio ragguardevole. Via d'esito in Spagna di molti oggetti di manifattura inglese. Contrabbando.

Queste altre città e porti della Spagna, dal punto di vista commerciale, vogliono esser posti in seconda linea: pure sono luoghi importanti:

Fontarabia, 3 mila anime. Il porto è situato sulla Bidassoa al confine di Francia: non riceve che piccole navi.

Il Passaggio, 2 mila anime. Porto eccellente e spaziosa baia a 5 kilometri da San Sebastiano.

Giion, 6 mila anime. Ingresso stretto e difficile. Carbon fossile. Ferriere.

Vigo, 7 m. anime. Buon porto in fondo ad una gran baia.

San-Lucar-de-Barrameda, presso la foce del Guadalquivir, 17 mila anime. Vino, acquavite, sale; filande di cotone.

Rota, 6 mila anime. Vino stimato.

Porto-Santa-Maria, rimpetto a Cadice, 18 mila anime. Sapone, concia di pelli.

Tarifa, 12 mila anime. Piccolo porto e fortezza, sullo stretto di Gibilterra. Arancie eccellenti.

Algeziras, 5 mila anime. Buon porto. Cantiere da costruzione navale, carbon fossile.

Velez-Malaga, 14 mila anime. Vini eccellenti, olio e zucchero.

Motril, 12 mila anime. Cultura della canna da zucchero.

Almeria, 19 mila anime. Buon porto.

Murviedro, antica Sagunto, 6 mila anime. Vini, uve secche, olio.

Tarragona, 11 mila anime. Lana, mussoline, cotonine e seterie.

Mataro, 13 mila anime. Filande di cotone.

Roses 3 mila anime. Buon porto.

Porto Mahone, in Minorca; 20 mila anime. Vino.

Guadalaxara, 10 mila anime. — Numerose manifatture di panni.

Almaden, 10 mila anime. Miniere di mercurio, le più ricche d' Europa.

Burgos, 12 mila anime. Panni fini.

Segovia, 15 mila anime. Lane e panni; chincaglierie.

Soria, 6 mila anime. Lane, tele.

Sant' Ildefonso, 4 mila anime. Manifattura reale di specchi. Residenza reale.

Valladolid, 21 mila anime. Università di Studî.

Palencia, 11 mila anime. Armi da fuoco stimate.

Ossuna, 15 mila anime. Fabbrica di tessuti di sparto.

Andujar, 10 mila anime. Maioliche e sapone.

Ronda, 18 mila anime. Armi.

Antequerra, 20 mila anime. Molto industriosa.

Loja, 14 mila anime. Indiane, carta.

Lorca, 40 mila anime. Panni grossi, carta; celebre fiera.

Albacete, 9 mila anime. Celebre fiera di bestiami.

Alcoy, 25 mila anime. Fabbriche numerose di panni e di carta. Carta da sigaritos riputatissima.

Elche, 19 mila anime. Industria variata ma attivissima.

Carbona. Scavazione notevole di sal gemma.

Vich, 15 mila anime. Tele, filande di cotone; rame e carbon fossile nei dintorni.

Gerona, 14 mila anime. Vino, olio.

Olot, 14 m. anime. Notevole commercio di transito colla Francia.

Pamplona, 15 mila anime. Lana, agarico. Banca.

Vittoria, 12 mila anime. Grandi ferriere.

La Spagna è ricca di miniere d'*argento* e anche d'*oro* (non coltivate); di *ferro*, *piombo*, *cobalto*, *mercurio*, *cinabro*, *bismuto*, *sale gemma*, *arsenico*, *copparosa*, *antimonio*, *zolfo*, *marmi*, *salnitro*, *smeriglio*, ecc.

Produce *cavalli* eccellenti, particolarmente gli andalusi; *muli*, *pecore*, *merini*, che forniscono la *lana* migliore d'Europa; *bachi da seta*, *api*.

Terreno montuoso e fertile. Agricoltura lungamente negletta: oggi comincia a rinascere. Insufficienza di *grano;* molti *vigneti* producenti *vini* eccellenti; *olio d'oliva*, *riso*, *granturco*, *aranci*, *cedri*, *fichi*, *mandorle*, e in generale tutti i *frutti* del Mezzogiorno; *anice verde*, *zafferano* e *zaffrone*, *robbia*, *regolizia*. Cultura della *canna da zucchero*, *caffè*, *cotone*, *indaco*, *albero da gomma*, nella parte meridionale. Raccolta del *kermes* sul leccio e della *cocciniglia* sui nopali, nel regno di Valenza, di Murcia e di Granata.

L'industria ha acquistato in Spagna da qualche anno, uno sviluppo veramente notevole; vi si fabbricano *pannilani* finissimi, *casimirre*, *tessuti cotone* d'ogni sorta e bellissime *seterie*. Si possono inoltre citare le *tele*, *carte*, *armi*, *saponi* e li prodotti delle ferriere e delle concie. Il commercio interno è ancora impedito dalla difficoltà delle comunicazioni, ma la navigazione di *cabotaggio* è estremamente attiva.

Anche in Spagna han cominciato ad aprire *Vie ferrate*, ad onta delle grandi difficoltà che oppone la forma del suolo. Le aperte, per ora, sono queste: 1.° da *Madrid a Valenza* per *Aranjuez:* deve prolungarsi fino ad Alicante, con diramazione sul Ciudad-Real; 2.° da *Barcellona a Mataro*, lungo la costa; 3.° da *Madrid a San Sebastiano*, per l'Escuriale, Avila, Valladolid, Palencia, Burgos, Vittoria, Bilbao e Tolosa; strada in esecuzione: da *Barcellona a Saragozza*, per Lerida e Mouzon, con diramazione su Taragona, pure in lavorazione. — Da *Cordova a Cadice*, per Siviglia. — Da *Cordova a Malaga*, strade in progetto.

I più notevoli *canali* della Spagna sono: il *Canale Imperiale*, o *Canale Imperiale d'Aragona*, principiato da Carlo V., sulla riva dritta dell'Ebro, fino al di sotto di Saragozza (deve essere prolungato molto al di là di questa città); e il *Canale di Castiglia* nel regno di Leon e nella Vecchia Castiglia (non è intieramente finito).

Lisbona o *Liiboa* (Estremadura), è la metropoli della monarchia portoghese, ed una delle più celebri città del mondo, nella storia del commercio. Sta sulla riva diritta dell'estuario del Tago, ove possiede uno dei più vasti e migliori porti di Europa. È l'emporio delle mercanzie che i Portoghesi recano di Africa, d'America e d'Asia. Gran Banca. — Piroscafi che regolarmente salgono e scendono il fiume, o navigano l'Oceano per Cadice, Rio e Londra. — Popolazione 200 mila anime.

Porto o *Oporto* (Minho), 75 mila anime. Bel porto, presso la foce del Douro. Importante esportazione di vino (*Porto-porto*), particolarmente in Inghilterra. — Quasi tutto il commercio di Porto è in mano degl' Inglesi.

Sétubal o *Setuval* (Estremadura), 15 mila anime. Bel porto ma di accesso difficile, frequentato specialmente dai Danesi e dagli Svedesi. Vino, salerie, concie rinomate. Grande esportazione pel Nord d'aranci, limoni e cedri.

Faro (Algarve), 8 mila anime. Porto poco comodo, ma buona rada. Esportazione d'aranci, sommaco, sughero, vino, fichi, ecc.

Braga, 15 mila anime. Città molto commerciante.

Angra, nell'arcipelago delle Azores, 16 mila anime. Porto sull'isola di *Terceira*. Esporta aranci e buoni vini.

Punta-Delgada, 16 mila anime. È posta nell'isola di *San-Niguel*, la città più trafficante dell'arcipelago.

Il Portogallo è uno de' più belli e feraci paesi del mondo: produce buoni *cavalli*, *muli*, *bestiami*; ha terreno fertile per vaste estensioni, ma l'agricoltura trascurata; nulladimeno dà *cereali*, in quantità insufficiente; *aranci*, *cedri*, *fichi*, *uve*, *ulive*, *datteri*, *carube*, *olio d'olivo*, *vino* eccellente, *canapa*, *lino*, *seta*, *sommaco*.

Industria nascente; *lanifici* e *setifici* di qualità mediocre; *tele dipinte*, *raffinerie di zucchero*, *concie di pelli*, *fabbriche di panieri*.

I Portoghesi riesportano in Europa i prodotti che traggono, dai loro stabilimenti nelle altre parti del mondo, i quali pro-

dotti consistono più particolarmente in *pepe*, *thè*, *cannella* e altri *aromi*, *droghe*, *salnitro*, *avorio*, *polvere d'oro*, *perle*, *porcellana*, *cotone*, *seta* e *seterie*, *nankini* e altri tessuti, *gusci di tartaruga*, *canne d'India*, *oricello*, ecc. E l'Europa invia in Portogallo *tessuti di cotone*, *di lana*, *di seta*, *libri*, *carta*, *stampe*, *stoviglie*, *cristalli*, *chincaglierie*, *effetti d'uso*, *articoli di moda*.

I battelli a vapore fanno il servizio regolare dall'Havre a Lisbona. — Le comunicazioni per terra tra la Francia e il Portogallo sono poco frequenti: si va da Parigi a Lisbona per Madrid e Badajoz.

LEZIONE XLIX.

RIEPILOGO INTORNO AGLI ELEMENTI COMMERCIALI ESISTENTI NEI PAESI SITUATI SUL PERIMETRO DEL MEDITERRANEO, SPECIALMENTE SULLA RIVA MUSULMANA.

Incomincio dallo impero di Marocco; e son certo che la cognizione di questi cenni deve riuscire indispensabile, a qualunque speculi con la fantasia in cerca del modo di fondare una grande Società, allo intento dello esercizio in grande del traffico lucrosissimo ed in gran parte oggi negletto o male esplorato, de' ricchi paesi che stanno a riva del mare interno, al sud ed all' est.

MAROCCO.

Mogador. — Porto principale del Marocco. Commercio generale 7,500,000 franchi. — *Importazioni* : panni, tessuti di cotone e di seta, zucchero, carta, chincaglierie, ecc. *Esporta-*

zioni: lana, gomme, pelli, cereali e bovi. — Provvede il regno di Marocco.

Rabat. — Città la più industriosa del Marocco. Fabbriche di stoffe di seta, veli guarniti d'oro e d'argento, cinture, coperte di lana, *burnus*, tappeti in colori, ecc. Relazioni con Fez, Mequinez, Marocco e l'interno. — *Importazione* considerevole di prodotti europei. *Esportazione* di tutte le produzioni del paese.

Tangeri. — Porto importante per le sue relazioni con Cadice e Gibilterra.

ALGERIA.

Orano. — Il più importante emporio dei possessi francesi nell'Africa settentrionale, all'ovest. Commercio generale da 18 a 22 milioni. — *Importazioni* da 16 a 20 milioni. *Esportazioni* circa 2 milioni. I principali articoli d'importazione sono: cavalli, armenti, salumi, derrate coloniali, ecc.; quelli d'esportazione: pelli, tabacco, corallo, ecc.

Algeri. — Capitale dell'Algeria. Commercio generale da 55 a 60 milioni. — *Importazioni* da 50 a 56 milioni. *Esportazioni* da 5 a 6 milioni. Le importazioni consistono in quasi tutti i prodotti europei, e le esportazioni in cuoia fresche e secche, marocchini, penne di struzzo, resina, cocciniglia e *kermès*, seta, mignatte.

Philippeville. — Non ha alcuna importanza tranne che come sbocco di Costantina, di cui è per così dire il porto. Commercio generale circa 15 milioni, de' quali 14 all'importazione ed un milione all'esportazione.

Bona. — Porto principale delle possessioni francesi nell'est dell'Algeria.

TUNISI.

Tunisi. — Commercio generale da 18 a 20 milioni. — *Importazioni* di 10 a 11 milioni: panni, tessuti di cotone e di seta, derrate coloniali, chincaglierie, armi, ecc. *Esportazioni*

di 8 a 9 milioni, lane, olio, cereali, bovi e cavalli. Importanti fabbriche di berretti rossi, stoffe di seta e di lana.

TRIPOLI.

Tripoli. — Commercio generale da 9 a 10 milioni. — *Importazioni:* articoli manifatturati, derrate coloniali, vetri di Venezia, chincaglierie, ecc. *Esportazioni:* denti d'elefante, penne di struzzo, polvere d'oro, cereali, frutta secche e bovi. Relazioni col Fezzan, Ghadamès, il Sahara ed il Sudan.

EGITTO.

Alessandria. — Commercio generale di 95 a 105 milioni. — *Importazioni:* tessuti di cotone e di seta, panni, carbon fossile, legname da costruzione, vini, liquori, ecc. *Esportazioni:* cotone in lana, grano, legumi secchi, riso, lino, semi oleoginosi, gomme, pelli, penne di struzzo, ecc. — Fa gran commercio col Cairo che la mette in relazione coll'Abissinia, coll'interno dell'Africa e della Libia, colla Nubia, con Damasco e con Costantinopoli.

SIRIA.

Beyruth. — Commercio generale di 50 a 60 milioni. — *Importazioni:* tessuti di cotone, stoffe leggere di lana e panni, seterie, cotone filato, derrate coloniali, ferro, acciaio, ecc. — *Esportazioni:* seta, lana, spugne, tabacco, noce di galla, gomme, perle, frutta secche, ecc. — Numerose relazioni, per mezzo degli empori d'Aleppo e di Damasco colla Persia, l'America, il Kurdistan, Bassora, il Golfo Persico e l'India.

CARAMANIA.

Tarso. — Commercio generale di 3 a 4 milioni. — Questo porto, che è il solo sbocco del ricco distretto d'Adana, merita tutta l'attenzione del commercio europeo; Tarso diverrà un giorno luogo importantissimo pei prodotti che somministra all'*esportazione*, cotoni, lane, semenze oleoginose, ecc.

ANATOLIA.

Smirne. — Il più ricco porto della Turchia Asiatica. — Commercio generale da 65 a 75 milioni. — *Importazione*: tessuti di cotone e di filo, panni, seterie, derrate coloniali, ferro grezzo e lavorato, vini, liquori, ecc. — *Esportazioni*: olio, lana, oppio, pelo di capra filato, frutta secche, spugne, tappeti, ecc.. — Continue relazioni con la Persia e l'Armenia.

COSTANTINOPOLI.

Costantinopoli. — Emporio principale del Levante. — Commercio generale di 110 a 120 milioni. — Luogo di transito per Trebisonda ed il Mar Nero. — *Importazione* di tutti i prodotti europei. — *Esportazione* dei prodotti dell'Asia Minore, della Persia e della Russia.

MAR NERO.

Trebisonda. — Principale emporio della Persia con l'Europa. — Commercio generale di 95 a 105 milioni. — *Importazione* considerevole di tessuti d'Europa: filo, cotone, lana e seta, derrate coloniali, vini e liquori, ferro e acciaio, armi, chincaglierie, ecc.

Odessa. — Il più importante emporio della Russia sul Mar nero e del Mar d'Azoff. — Commercio di 130 a 140 milioni. *Importazioni*: zucchero raffinato, chincaglieria fine ed articoli diversi. — *Esportazioni*: lane, seta, grani oleoginosi e cereali.

Galatz. — Principale emporio della Moldavia sul Danubio. — Commercio generale di 20 a 25 milioni. — *Importazioni*: tessuti di ogni genere, derrate coloniali, ferro in verghe, chiodi. — *Esportazioni*: cereali, sego, tavole, ecc.

Braila. — Principale emporio della Valacchia sul Danubio. — Commercio generale di 20 a 25 milioni. — *Importazioni*: tessuti d'Europa d'ogni specie, derrate coloniali, olio, ferro in

verghe e in lame, latta, ecc. — *Esportazioni:* Cereali, sego, lane, seme di lino, ecc.

MACEDONIA.

Salonicco. — Uno degli emporî di maggior importanza della Turchia Europea. — Commercio generale di 15 a 18 milioni. — *Importazioni:* tessuti diversi, zucchero, caffè, berretti alla turca, ecc. *Esportazioni:* seta, lana, cereali, tabacco e giuggiolena.

ISOLE JONIE.

Le isole Joniche producono *olio d'oliva*, *vino* stimato, *seta*, *cotone* e tutti i *frutti del mezzogiorno* d'Europa; esportano questi articoli con gran quantità d'*uva passolina* detta anche *di Corinto*, *pelli* e *tripolo* detto *di Venezia*; importano, particolarmente d'Inghilterra e di Francia, ogni genere d'*oggetti manifatturati*.

Tre sono le principali Isole Jonie: Corfù, Zante e Cefalonia. Traffici per 35 a 40 milioni.

Corfù, 17 mila anime, è la Capitale delle Isole Jonie: porto franco. Buoni vini, uve secche, olio in abbondanza.

Zante, 19 mila anime. Porto sulla costa orientale dell'isola di Zante. Esporta uve passoline, olio e vini scelti.

GRECIA.

La Grecia è uno de' bei paesi d'Europa, ma è troppo poco tempo che è uscito di sotto alla barbarie turchesca perchè possa ancora pienamente fiorire.

Produce *piombo* argentifero, estratto dall'isola di Sifanto, alcuni *marmi*, specialmente quelli di Paros; *amianto* di Negroponte. Terreno fertile, agricoltura trascurata: molti *ulivi*, eccellente *vino*, *uve secche* rinomate, *fichi secchi*; *seta*, specialmente in Morea: *aranci*, *cedri*, *cotone*, *miele*, *canne da zucchero*, *tabacco*, *cera*, *robbia*, *spugne* di Stamplia e d'altre isole

dell'Arcipelago, *seme giallo* e *noce di galla* di Morea; *trementina*, *colloquintida* e *scorza di melagrana* dell'Arcipelago. — Esportazione di mignatte.

L'industria è appresso a poco nulla; non si esercita che sulla preparazione della seta e sulla fabbricazione dell'olio. Le relazioni commerciali più importanti sono con Marsiglia, Malta, le Isole Jonie, i porti dell'Adriatico e quelli del Levante. — Esportazioni: *sete crude gregge*, *tabacco in foglie*, *spugne*, *lane* ed alcuni altri prodotti in piccola quantità. — Importazioni: *zucchero raffinato*, *tessuti di lana e di seta*, *carte*, *libri e stampe*, *pelli preparate*; (*pelli gregge* e *caffè*), *mobili*, *merluzzi*, *lavori in metalli*, *stoviglie*, *vetri* e *cristalli*, *merceria*, ecc.

Comunicazioni regolari mercè piroscafi a vapore, sono stabilite fra Marsiglia, Atene e Sira.

Le città principali della Grecia dal punto di vista commerciale sono le seguenti:

Atene, 32 mila anime. Capitale a 8 kilometri circa dal golfo d'Egina. Il suo porto, l'antico Pireo, si chiama Porto Leone. Commercio generale, da 3 a 5 milioni. Oltre 500 bastimenti possono ancorarvi in sicurezza con 9 o 10 braccia d'acqua. Il monte Imetto, nei dintorni, somministra sempre il miglior miele conosciuto. Olio d'oliva, frutta secche.

Nauplia o *Napoli di Romania* (Argolide), sul golfo di questo nome, 12 mila anime. Porto eccellente. Esporta grano, olio, vino, seta, miele, cera, tabacco, noci di galla.

Hydra (Argolide), nell'isola di questo nome, sulla costa est della Morea; 20 mila anime. Porto piccolo ed eccellente. Avanti la guerra dell'Indipendenza, Hydra era uno de' principali emporii della Grecia; le sue relazioni cominciano a riprendere la loro primiera attività. — Stoffe di seta, tessuti di cotone, concie, saponerie. Esportazione dei prodotti naturali della Grecia.

Corinto (Argolide), sull'istmo e golfo di questo nome: 4 mila anime. Ha due porti, uno sul golfo di Corinto, l'altro sul golfo

d'Egina: esporta uva secca, grano, olio, kermes, resina, catrame, miele e cera.

Argo (Argolide), con un piccolo porto, in fondo al golfo di Nauplia. 6 mila anime.

Patrasso (Acaia), sul golfo di questo nome, 10 mila anime. Centro delle relazioni commerciali della Morea, coi principali emporii d'Europa. Esporta grano, vino, olio, uve di Corinto, cotone, seta, lana. Commercio generale di 10 a 15 milioni di franchi.

Napoli di Malvasia o *Manembasia* (Laconia), 6 mila anime. Porto all'ingresso del golfo di Nauplia. Esportazione d'eccellente vino.

Negroponte o *Egripo* (Eubea), 16 mila anime. Porto sulla isola di questo nome e su l'antico Euripe. L'isola è unita per un ponte al continente.

Sira o *Hermopolis*, nell'isola di Sira. Il più ricco e centrale emporio del regno di Grecia, nelle Cicladi. — Commercio generale da 10 a 15 milioni. Cantieri da costruzione navale attivissimi. Comunicazione con Marsiglia, Malta, Alessandria, la Siria, Trieste, Costantinopoli, mercè piroscafi numerosissimi.

Pilo, sull'isola di questo nome, 7 mila anime. Porto eccellente. Allume, zolfo, cotone.

Poros. Eccellente porto nella piccola isola di *Poros*, sulla costa orientale dell'Argolide. È il principale porto militare del regno.

ISOLE GRECO-TURCHE — ISOLA DI CANDIA O CRETA

Quest'isola, la cui popolazione si eleva a circa 250 mila abitanti, produce molto *olio d'oliva*, *vino* stimato e *tabacco*; somministra pure *cotone*, *lino*, *fichi*, *miele*, *cera*, *uve secche* ed altri frutti. La navigazione vi è quasi intieramente fatta dai Greci; le importazioni consistono in *tavole*, *ferro*, *grano* e *orzo*; gli abitanti dell'isola fabbricano grossolanamente quanto loro occorre pegli usi domestici e pel vestiario.

Candia, 15 mila anime. È la capitale dell'isola sopra un cattivo porto sulla costa settentrionale. — Sapone, olio, frutta secche.

La Canea, pur sulla costa nord, 12 mila anime. È il miglior porto e la prima piazza commerciale dell'isola. Olio, vino ed aranci.

Retymo, 6 mila anime. Altro piccolo porto sulla costa boreale di Candia. — *La Gude*, sopra un'isoletta, uno dei migliori porti dell'isola.

ISOLA DI CIPRO.

Questa bellissima e grande isola ferace in tutto, ma rovinata dal dominio turchesco e spopolata, produce specialmente *vini* eccellenti, *cotone*, *seta*, *aranci*, *limoni*, *cedri* ed altri agrumi squisiti, *fichi* e *frutta* in quantità grande, sicchè le seccano e sono un ramo notevole del commercio dell'isola, *miele* profumato, *cereali*, *robbia* buonissima, *legno di rodos* o di *rosa*, *terra d'ombra*, *vetriolo*, ecc.

Nicosia è la capitale dell'isola; 20 mila anime, posta nello interno: l'accesso è difficile per mancanza di strade.

Larnaka, 8 mila anime; ha un porto, il più frequentato dell'isola.

Famagosta, città con porto.

Un grande istituto commerciale fondato al fine di sfruttare tutti i maggiori rami di traffico, fiorenti ne' paesi d'intorno al Mediterraneo, occorre, secondo il mio disegno, s'appoggi su numerose *Case* di corrispondenza europee:

In Francia	a Parigi	In Olanda	all'Haya
	« Marsiglia		in Amsterdam
	« Cette	In Inghilterra	a Londra
Nel Belgio	« Brusseles		« Manchester
	« Anversa		« Amburgo

Nelle Città libere	a Brema « Francforte
In Prussia	« Berlino « Danzica « Breslavia
In Sassonia	« Dresda « Lipsia
In Baviera	« Monaco « Augusta
In Russia	« Mosca « Pietroburgo
In Austria	« Vienna « Pesth
In Svizzera	a Zurigo « San Gallo « Berna « Ginevra
In Spagna	« Cadice « Siviglia « Barcellona
In Portogallo	- « Lisbona
In Italia	« Genova « Trieste « Livorno « Napoli « Messina
In Danimarca	- « Copenaghen
In Svezia	- « Stocolma

E già ciascuna nazione ha relazioni, e servizi regolatissimi di piroscafi sicuri e veloci nel Mediterraneo, nell'Adriatico e nel Mar Nero, da facilitar moltissimo il funzionare dello istituto medesimo.

Con bandiera francese.

1. da Marsiglia a Malta, per Genova, Livorno, Civitavecchia e Napoli (3 volte al mese).
2. id. a Costantinopoli, per Malta, Atene, Smirne e i Dardanelli (3 volte al mese).
3. id. a Beyruth, per Malta e Alessadria (2 volte al mese).

Con bandiera austriaca.

1. da Trieste a Venezia (4 volte per settimana).
2. id. a Pola, per Pirano, Vinago, Città-Nuova, Paranzo, Rovigo e Fagano (1 volta la settimana).
3. id. a Fiume, per Pola (idem).
4. id. a Cattaro, per Sussino, Seve, Zara, Sebe-

nico, Spalatro, Lesina, Curzola e Ragusi (idem).

5. da Trieste a Costantinopoli per Corfù, Syra, Smirne e i Dardanelli (idem)

6. id. a Atene per Ancona, Brindisi, Corfù, Patrasso, Lutraki, l'Istmo di Corinto e Calimaki (due volte al mese).

7. da Trieste a Alessandria, per Corfù, (una volta al mese).

8. da Syra ad Atene (tutte le settimane).

9. da Salonicco ai Dardanelli (idem).

10. da Alessandria a Smirne (ogni due settimane).

11. da Smirne a Beyruth, per Rodi e Larnaca (idem).

12. dal Pireo a Nauplia (idem).

13. da Costantinopoli a Trebisonda, per Jneboli, Sinope e Samsun (idem).

14. da Costantinopoli a Galatz e Braila ove i battelli del *Loyd* incontrano quelli della Compagnia del Danubio, per Varna e Tultega (tutte le settimane).

15. da Costantinopoli a Varna per Burgas (ogni due settimane).

Con bandiera inglese.

1. da Gibilterra a Malta, Civitavecchia, Livorno e Genova (Compagnia *Penisulare e Orientale*); (ogni mese).

2. id. a Malta e Alessandria (idem).

3. da Marsiglia a Alessandria, per Malta; (una volta al mese). (Piroscafi della Marina militare inglese).

4. id. a Malta (idem, ibidem).

5. da Alessandria a Smirne, per Jaffa, Beyruth, Latakia, Alessandretta e Tarso (*Syrio-Egyptian-mail paket Company*); (una volta al mese).

6. da Malta a Costantinopoli per Atene e Smirne; (una volta al mese). (Compagnia *Penisulare e Orient.*).

7. da Gibilterra a Costantinopoli per Smirne (una volta al mese). (*Compagnia inglese dei piroscafi a elice*).

8 da Costantinopoli a Trebisonda; (due volte al mese). (Compagnia *Penisulare e Orientale*).

9. da Malta a Zante e Corfù; (due volte al mese). (Piroscafo della Marina militare inglese).

Con bandiera ottomana.

Da Costantinopoli a Odessa; (tre volte al mese). (Piroscafo della marina imperiale ottomana).

1. Da Costantinopoli a Alessandria, per Smirne; (due volte al mese). (Piroscafi della Compagnia de'mercanti armeni).

2. id. a Smirne per i Dardanelli e Metelino; (una volta la settimana) (idem).

3. id. a Salonicco per id.; (una volta la settimana) (idem).

4. da Costantinopoli a Beyruth per Smirne, Rodi, Larnaca, (idem, ibidem).

5. id. a Trebisonda, per Sinope e Samsun; (una volta al mese) (idem).

Indipendentemente dai servizi di cabotaggio e da quelli qui sopra indicati, sono stabilite nel Mediterraneo regolari comunicazioni, per mezzo di vaporiere, fra le qui sotto notate città:

Sulla costa di Spagna, da Marsiglia a Cadice, toccando Barcellona, Valenza, Cartagena, Alicante, Malaga, Gibilterra, ed altri luoghi meno importanti intermedii; da 8 piroscafi spagnuoli ed uno francese.

Sulla costa d'Italia fino a Malta, dalle vaporiere di diverse compagnie sarde e napoletane.

Sulla costa di Corsica, Bastia e Aiaccio, da due piroscafi dell'amministrazione delle poste francesi.

Sulla costa dell'Algeria, da Marsiglia a Algeri, Orano, Philippeville, Bona, Tunisi, dai navigli a vapore nazionali.

Termino la presente lezione inserendo la *tabella delle distanze*, che corrono fra alcuni emporii situati sulle coste orientali e meridionali del Mediterraneo e la città di Marsiglia. In sul principio avevo scelto Genova nostra per punto di partenza; ma poi ho veduto ch'era meglio fissarsi su Marsiglia, attesa la sua maggior centralità.

Da Marsiglia a		Leghe Marine
	Magador	365
	Rabat	295
	Tangeri	255
	Orano	120
	Algeri	137
	Philippeville	133
	Bona	136
	Tunisi	160
	Tripoli	257
	Alessandria	490
	Beyruth	511
	Tarso	590
	Smirne	400
	Costantinopoli	465
	Trebisonda	635
	Odessa	580
	Galatz	580
	Braila	585
	Salonicco	520
	Il Pireo	350
	Patrasso	342
	Syra	340
	Larnaca	562
	La Canea	390
	Corfù	332
	Zante	333
	Cefalonia	320
	Malta	220

LEZIONE L.

SUNTO DELLA GEOGRAFIA COMMERCIALE D'ITALIA.

Come Dio volle giunsi alla fine di queste cinquanta lezioni. In sulla metà credei, che la Provvidenza avesse decretato, che questa Opera non si compiesse; sì intensamente allora m'affliggeva un morbo (e ancor m'affligge, comecchè più blandamente), onde parvemi dovere scender immediatamente nel sepolcro; rendendo così le ossa travagliatissime alla madre antica, obliando per sempre le vanità letterarie, scientifiche e politiche, e riposando lo spirito, stanco omai di tante illusioni e delusioni, nel seno desideratissimo del Creatore. Ma quella stessa Provvidenza di cui paventai il decreto, avea altrimenti deciso; e mi sollevò benefica, e mi diede lena a compiere come potei quello, che credetti dover lasciare per sempre incompleto.

Noi abbiamo girato il Mondo, studiosi lettori, allo intento d'apprender qualche cosa sulle produzioni de' paesi delle sue cinque o sei parti, e delle industrie delle genti, anche delle selvatiche e delle barbare; e dei traffici, tra cui moltissimi, in molti luoghi, da iniziarsi da colui che per genio commerciale o per amor del guadagno, si sentisse capace da tanto, da affrontare i pericoli molti de'lunghi viaggi in paesi remoti e poco noti, e gli effetti bestiali delle barbarie degli uomini.

Ora siamo in Italia: — raccogliamo le vele; siamo in porto!

La posizione, l'ampiezza, la bellezza delle forme, il sorriso del cielo, la dolcezza del clima dell'Italia e la fama storica delle cento sue famosissime città, sono argomenti trattati più o meno distesamente in tutte le geografie che vanno in giro pelle scuole nostre, anche più elementari, e si trovano tra le mani di tutti gl'Italiani adulti, ambiziosi anche della più leggera istruzione intorno alla patria comune. Alla geografia commerciale rimane lo assunto di ricercare le più naturali produzioni italiane, motivo d'industrie e di traffici, e registrare le città nelle quali queste industrie e traffici si producono e sviluppano, non che le altre nelle quali si fanno i cambi con le merci estere, e la importanza di questi cambi e la natura loro. E questo appunto faremo, con la solita brevità in questa ultima lezione.

L'Italia è ricca di minerali: ha *ferro*, *rame*, *piombo;* molto *allume*, *zolfo*, *pomice*, *olio di petriolo* che serve alle vernici; *potassa*, *salnitro*, *sale*, superbi *marmi* fra cui lo statuario di Carrara, *alabastro*, *diaspro*, *porfido*, *lapislazzuli*, *amianto*, *cristallo di rocca*, *bismuto*, *vitriolo*, *ambra* e *nitro* in Sicilia.

L'Italia produce buoni *cavalli* specialmente in Piemonte. Eccellenti *muli*, *bestiami*, *salvaggina*, *bachi da seta*, *api*, *miele e cera* in gran quantità. *Bufali,* nelle parti meridionali; *cantaridi*, *corallo* e *spugne* in Sicilia; *lana* della Romagna e della Puglia.

Terreno fertilissimo per tutto: *grani*, *granturco*, *riso* in abbondanza, particolarmente in Piemonte; *aranci*, *cedri*, *melegrane*, *mandorle*, *frutta*, *erbe*, e *legumi* di ogni specie, *buon vino*, *olio d'oliva*, *fichi*, *pistacchi*, *carube*. Oltre questi prodotti e vegetabili, la Sicilia di cui la fertilità per i grani è proverbiale, coltiva *cotone* e *canne da zucchero*, e raccoglie in copia *regolizia*, *canapa*, *lino*, *sughero*, *noci di galla*, *comino*, e specialmente molta *manna* e *sommaco*, il più stimato; la Calabria fornisce *manna* e *pastello*, e la Sardegna *oricello*, *metalli*, *sughero e vini*.

L'industria italiana è molto attiva; ecco quali sono li suoi principali prodotti: *seta greggia*, *stoffe di seta*, *velluti* special-

mente di Torino e di Genova, *berretti di lana* anche all'uso levantino, *cappelli di paglia* particolarmente in Toscana, *corallo*, *profumeria*, *liquori*; *strumenti* e *corde musicali*, *maioliche*, e *porcellane*. Il commercio italiano ha relazioni estesissime specialmente coll'America, con tutte le coste del Mediterraneo e del Mar Nero.

E dopo aver detto fin quì in generale, ora veniamo alle specialità de' traffici: gli Stati Sardi, ricevono di fuori; *tessuti di lana*, *di cotone* e *di seta*, *vini* e *acquavite*, *zucchero raffinato*, *cotone in fiocco* e *zucchero rotto*, *mercerie*, *cartone*, *carta*, *libri* e *stampe*, *caffè*, *stoviglie*, *vetri* e *cristalli*, *macchine*, *pelli preparate*, *tessuti di lino* e *di canapa*, *strumenti* e *lavori di metallo*, *lane grezze*, *oli volatili* o *essenze*: *fili di lino*, *di canapa di cotone e di lana; cavalli*, *muli;* ecc. E danno: *sete torte* e *sete greggie*, *olio d'oliva*, *riso*, *borra di seta*, *legnami comuni*, *pelli greggie*, *lane grezze*, *ceneri* e *spazzature d'orefici*, *corallo lavorato*, *cappelli di paglia*, *bestiami*, *aranci* e *cedri*, *tessuti di seta*, *tabacco in foglia*, *semi da sementare*.

La Toscana riceve: *tessuti di seta*, *di lana* e *di cotone*, *vini*, *zucchero raffinato e in rottami*, *carte*, *libri* e *stampe*, *mercerie*, *stoviglie*, *vetri* e *cristalli*, *sete crude e greggie*, *strumenti* e *lavori di metalli*, *caffè*. ecc. — E dà: *cappelli di paglia*, *treccie di paglia e paglia da cappelli*, *sete crude*, *canapa*, *tessuti di seta*, *olio d'oliva*, *lane grezze*, *cereali*, *pelli greggie*, *sego*, *carbone e legna*, *minerale di ferro*, *marmo*, *potassa*, ecc.

Le Due Sicilie ricevono: *Tessuti di lana*, *di seta*, *di cotone*, *di lino* e *di canapa*, *zucchero raffinato*, *caffè*, *mercerie*, *stoviglie*, *vetri* e *cristalli*, *pelli greggie*, *strumenti e lavori di metalli*, *cartone*, *carta*, *libri* e *stampe*, ecc. — E danno *sete crude*, *sete tinte*, *olio d'oliva*, *zolfo*, *frutta da tavola* e *frutta secche*, *frumento*, *essenze d'arancio* e *di cedro*, *canapa*, *legname da lavoro*, *doghe per le botti*, *acido citrico*, *sommaco*, *manna*, *pelli greggie*, *legumi secchi*, *sego*, *sugo di regolizia*, ecc.

Gli Stati Romani ricevono: *Zucchero raffinato, zucchero in rottame, tessuti di seta, di lana* e *di cotone, vini, caffè, piombo, carta, libri* e *stampe*, ecc.; e danno poco, ma pur danno: *lane greggie*, *sete*, *marmi*, *pozzolana*, *legne* e *carbone*, *doghe*, *legname di quercie* per la costruzione navale, *allume*, ecc.

Il Lombardo-Veneto, dà e riceve appresso a poco i medesimi articoli naturali o manufatturati, degli Stati Sardi; e così i Ducati: nulladimeno citiamo la *seta*, che que' paesi italiani, unitamente al Ticino (cantone politicamente annesso alla Svizzera) ed al Tirolo, producono in quantità enorme; le *seterie*, i *cristalli* ed i *vetri* di Venezia.

Li quali estesissimi traffici sono coaudiuvati: da ogni sorta di vie numerosissime, agevoli, anche traverso i monti, da pertutto benissimo mantenute; da un sistema ben inteso di ben tagliati canali nelle parti settentrionali del *Bel Paese*; e da una folla di piroscafi o vaporiere solcanti continuo i due mari, altri sulle lunghe linee de' littorali Mediterranei proprì, da Genova a Livorno fino in fondo alle Spagne, oppure fino all' Egitto ed al Mar Nero; ed altri sulle linee dell' Adriatico, dell' Ionio e de mari levantini fino alla Siria e a Trebisonda. — Milano è nel centro di tre canali comunicanti con l'Adda e col Ticino; pel ramo che fa capo a Pavia, questa città è posta in comunicazione coll' Adriatico mercè del corso Po. Un magnifico canale scavato nel letto della Brenta, abilita i navicelli a salire da Venezia a Padova.

E quanto alle *vie ferrate*, oramai l'Italia possiede linee importantissime: negli Stati Sardi; 1. la linea da *Genova* a *Torino* per Alessandria, con diramazione da *Alessandria* a *Novara*; 2. da *Torino a Cuneo:* 3. da *Torino* a *Pinerolo;* 4. da *Torino* a *Chambéry*, (salvo per ora breve interruzione al Moncenisio) con prolungamento fino a *Ginevra* e *Lione*; 5. da *Torino* a *Novara* fino a *Arona*, sul lago maggiore; 6. da *Alessandria* a *Stradella*, linea che si prolungherà fino a Piacenza e Parma.

Nel Lombardo-Veneto una magnifica via ferrata unisce *Mi-*

lano a *Venezia* per *Verona*, *Vicenza* e *Padova*; e si prolunga fino a *Trieste* passando da *Treviso*, *Pordenone* e *Udine:* un ramo di questa via conduce da *Verona* a *Mantova*, e dovrà prolungarsi fino a *Reggio* di *Modena*, onde legare il sistema delle vie ferrate Lombarde a quello delle vie ferrate dell' Italia Centrale; e un' altro ramo da Milano conduce a Como e sul lago, dove sono le delizie de' Milanesi.

Nella Toscana, la rete delle vie ferrate procede così: il centro è *Firenze*; da *Firenze* una bella via ferrata conduce a *Livorno*, passando da *Empoli*, *Pontadera* e *Pisa*; mercè un ramo, che si stacca da questa via presso *Empoli*, il viaggiatore può in breve ore salire a *Siena*, nel cuore proprio della Toscana. Da *Firenze* incomincia la via, che costeggiando sempre l'Appennino, e passando per *Prato*, *Pistoia*; *Pescia* e *Lucca*, si ricongiunge a *Pisa* con la linea prima da *Firenze* a *Livorno*. Questa strada è destinata ad unirsi (a *Lucca*), con la via ferrata della Riviera Ligure, alla quale si pensa, ed è già congiunta con la via ferrata che costruiscesi traverso all'Appennino, allo intento tanto desiderato di unire Firenze a Bologna. Finalmente da *Firenze* si muove adesso una linea verso *Arezzo*; e già la via ferrata funziona fino al *Ponte a Sieve*, nel Val-d'Arno superiore: da *Arezzo* questa linea sarà sicuramente prolungata lunghesso la Chiana, fino a *Cortona* sul confine degli Stati Romani.

Nel regno di Napoli. Strade eseguite: 1. da *Napoli* a *Capua* con diramazione su Nola; 2. da *Napoli* a *Castellamare* e a *Salerno*, per *Portici* e *Torre dell'Annunziata*. Finalmente negli Stati Romani non possiamo citare che il breve tronco da *Roma* a *Frascati*.

Ora ecco le più importanti città italiane, anche sotto il risguardo dell'industria e del commercio; taciamo de' loro pregi monumentali e storici, perchè questo sarebbe argomento opportuno a trattarsi altrove, non qui.

Milano, 175 mila anime, metropoli del regno Lombardo-

Veneto, fra due canali per cui può comunicare per nave col Ticino e l'Adda. Seterie, indiane, velluti, oreficeria, cristalli, galloni, ricami ecc. Banca.

Venezia, 110 m. anime. Porto franco. La città è fabbricata su palafitte, nel mezzo delle *lagune* del suo nome. Stoffe di seta, merletti, perle false, vetrami e conterie, specchi, oreficeria. Il commercio di questa città, una volta immenso, ora si riduce alla spedizione nei porti d'Italia e del Levante d'una parte dei suoi prodotti e delle merci che arrivano nel suo porto dalla Germania. Banca.

Verona, sull'Adige; 55 mila anime. Seterie, stoffe di cotone; grande esportazione di seta greggia.

Padova, sul Bacchiglione, 54 mila anime. Comunica con la Brenta mercè un canale. Università di Studî celeberrima.

Mantova, 32 mila anime. Fortezza formidabile, sopra un lago formato dal Mincio.

Vicenza, 31 mila anime. Stoffe di seta: importanti manifatture di panni a *Schio*, nei dintorni.

Cremona, 26 mila anime. Comunica col Po mercè un canale. Violini e corde musicali.

Brescia, 34 mila anime. Seterie, coltelleria, armi da fuoco. Grande esportazione di seta greggia.

Bergamo, 32 mila anime. — Lavoro della seta; ferro e marmo.

Pavia, sul Ticino, 24 mila anime. Università di Studî.

Chioggia, 21 mila anime. Porto sull'Adriatico. Saline, cantieri di costruzione navale. Gran deposito delle merci che sovvengono al traffico di Venezia.

Fuori del regno Lombardo-Veneto, ma in Italia, citiamo:

Trieste, capitale dell'Istria, 65 mila anime. Porto franco sull'Adriatico. Banca e cambio. Gran società del *Lloyd*. Compagnia delle Indie. Vaporiere per e da tutti i grandi porti dello Adriatico e del Levante. Cantieri di costruzione navale. Fabbriche di rosolî e di saponi.

Rovigno, nell'Istria, 10 mila anime. Ha doppio porto sullo Adriatico. Cantieri, pesca e commercio attivo.

Fiume, 10 mila anime. Porto franco nel golfo di Quernero, sul confine d'Italia. Commercio attivo, esportazione di grano, di tabacco, di canapa d'Ungheria, di ferro di Carinzia, di legname da costruzione.

Torino, metropoli della monarchia sarda, sul Po, 180 mila anime. Stoffe di seta, velluti, pannilani, carta, minuteria, porcellana, cappelli di paglia. Banca, cambio.

Genova, 120 mila anime. Porto franco. Seterie, velluti, berretti rossi per il Levante, essenze, paste da cuocere, lavori di corallo, olio d'olive, frutta fresche e secche, fiori di tela perfetti, canditi e liquori squisitissimi. Importa cotone e cereali dal Levante; seta greggia, ferro e legname da costruzione dal Baltico; tela da vele di Germania, stagno, piombo e tessuti dall'Inghilterra, lana, vini e granaglie dalla Spagna, derrate coloniali. — A 30 kil. circa a ponente di Genova è Cogoleto, la creduta patria del nostro immortale navigatore C. Colombo.

Alessandria, sul Tanaro, 30 mila anime. Seta, cereali.

Nizza, 40 mila anime. È distante 8 kilometri dal confine della Francia. Porto franco. Olio d'oliva, sapone, liquori, essenze, profumi, seta, arancie e frutta secche; pesca della sardina.

Porto-Maurizio, 10 mila anime. Porto sulla *riviera di Ponente*. Esportazione notevole d'olio d'oliva.

Cagliari, 40 mila anime. Capitale dell'isola di Sardegna, con porto e rada eccellente. Grani, olio e vini.

Sassari, 23 m. anime. Seconda città dell'isola di Sardegna. Vini.

San Remo, 10 mila anime. Grande esportazione di cedri e d'aranci e di rami di palma.

Oneglia, 5 mila anime. Gran quantità d'olio d'oliva.

Savona, 16 mila anime. Frutti, seta e pannilani.

Voltri, 7 mila anime. Fabbriche di pannilani e di carta.

Chiavari, 11 mila anime. Olio e frutta.

Spezia, 10 mila anime. Bel porto da guerra sul golfo di questo nome.

Monaco, 4 mila anime. Piccolo porto. Aranci, cedri, olio.

Mentone, 3 mila anime. Aranci, cedri, olio.

Asti, sul Tanaro, 24 mila anime, Vini scelti.

Coni o Cuneo, 18 mila anime. Miniere di piombo argentifero a Vinadio nei contorni.

Fossano, 13 mila anime. Seta.

Ivrea, 8 mila anime. Filande di cotone.

Mondovì, 16 mila anime. Panni, tele di cotone, carta.

Novara, 18 mila anime. Seta.

Novi, 10 mila anime. Seta bianca ricercatissima.

Pinerolo, 14 mila anime. Lanifici.

Vercelli, presso la Sesia, 18 mila anime. Riso e seta.

Voghera, 11 mila anime. Vini e liquori.

Parma, sul fiume dello stesso nome, 30 mila anime. Capitale del ducato di Parma e Piacenza.

Piacenza, sulla riva sinistra del Po, 28 mila anime. Grande abbondanza di produzioni agricole.

Modena, 35 mila anime. Capitale del ducato di Modena, Reggio, Massa, ecc. Strumenti d'ottica.

Reggio, 18 mila anime. Seta greggia.

Carrara, sulla costa del mar Ligustico, 5 mila anime. Grande esportazione del più bel marmo statuario conosciuto nei tempi moderni.

Firenze, 115 mila anime, sull'Arno, capitale della Toscana. Stoffe di seta; cappelli di paglia inimitabili fabbricati nei dintorni, ma particolarmente nel villaggio di *Signa*, 8 kilometri da Firenze, pure sull'Arno.

Livorno, 80 mila anime. Porto franco, sul Mediterraneo. Gran commercio marittimo; cambio. Comunicazione, mercè piroscafi, con Marsiglia, Napoli e Alessandria (Egitto).

Pisa, sull'Arno, 30 mila anime. Università di Studi celebre. Lavori di corallo.

Siena, 25 mila anime. Marmo giallo famoso; terra gialla e terra d'ombra, conce, fabbriche di cappelli, vino di Montepulciano.

Lucca, 30 mila anime. Stoffe di seta, berretti di lana per il Levante; olio eccellente.

Pistoia, 12 mila anime. Fabbrica di panni; armi, chincaglieria.

Prato, 10 mila anime. Cappelli di paglia, lavori di rame, lanifici, berretti in lana per il Levante.

Arezzo, 10 mila anime. Seta. Lanifici.

Rio, 2 m. anime. Florido municipio nell'isola d'Elba. Escava il ferro che la sua antichissima miniera somministra in abbondanza.

Roma, metropoli del mondo antico e del cattolicismo, 180 mila anime, sul Tevere, fiume quivi navigabile da grosse barche, aitate a salire la corrente da vaporiere. Concie di pelli, di pergamena, essenze e profumi, corde musicali, oltremare, pennelli, perle false, ecc. Banca e cambio. Gran commercio di anticaglie, e d'opere di pittura e di scultura.

Bologna, 95 mila anime. Salsiciotti e mortadelle conosciuti da tutta l'Europa. Stoffe di seta, paste da cuocere, canapa pettinata, cordami, tele.

Ancona, 30 mila anime. Buon porto sull'Adriatico. Cambio. Fabbriche di sapone; raffinerie di zucchero; bianco di cerusa, imbiancamento della cera. Esporta grano, seme di lino, canapa di Romagna, lana, seta cruda, tartaro, ecc.

Perugia, non lungi la riva diritta del Tevere, 30 m. anime. Seta.

Ferrara, sopra un ramo del Po, 24 mila anime. Commercio di transito e deposito estesissimo.

Ravenna, sull'Adriatico, 16 mila anime. Il suo porto è colmato dalle alluvioni.

Civitavecchia, 12 mila anime. Porto franco sul Mediterraneo. Arsenale e cantiere da costruzione navale. Grande emporio di mercanzie di tutti i generi. Esporta allume, zolfo greggio, pozzolana, soda, grani, olio, lana grezza, legna, carbone e doghe. Ricche miniere d'allume a *Tolfa* nei dintorni. Vaporiere periodiche per Livorno, Marsiglia, Napoli, Malta, ecc.

Pesaro, 12 m. anime, sull'Adriatico. Stoffe di seta, maiolica.

Siniguglia, 18 mila anime. Celebre fiera il 5 luglio.

Tivoli, sul Teverone, 6 mila anime. Bel marmo travertino.

Viterbo, 13 mila anime. Buone uve secche, vino di Montefiascone, nei dintorni.

Spoleto, 7 mila anime. Eccellenti uve e frutta secche.

Napoli, una delle maggiori città d'Europa, metropoli del regno detto delle Due Sicilie, con porto, darsene secure e *rada*, 450 mila anime. Fabbrica di stoffe di seta, guanti stimati, profumi, essenze, sapone, paste da cuocere le migliori d'Italia: cererie, lanifici, lavori di lava e di corallo. Esportazione di vino, frutta, cotone, lana e seta. Il famoso vino *Lacrima-Cristi*, si raccoglie nelle sue vicinanze, a *Torre del Greco* ed a *Ottajano*, piccole città situate al piede del Vesuvio. Vaporiere periodiche per Marsiglia da un lato, toccando i porti intermedî; e Palermo, Messina, Malta e Levante dall'altro.

Palermo, capitale della Sicilia, 168 mila anime. Porto e bella *rada*. Seterie, essenze. Esporta seta, vino, aranci, frutta secche, mandorle ed altri prodotti dell'isola. Banca. Vaporiere per Napoli e Messina.

Messina (Sicilia), 80 mila anime. Porto sullo stretto di questo nome, detto anche il *Faro*. Stoffe di seta, commercio di transito delle merci del Levante in Italia. Grande emporio.

Catania, (Sicilia), 60 mila anime. Porto appiè dell'Etna. — Seta, cotone. — Esportazione di grano, orzo, olio, vino, zolfo, ecc.

Trapani (Sicilia), 25 mila anime. Porto sulla punta occiden-

tale dell'isola. Esporta i prodotti dell'isola, sale, zolfo, coralli, soda e tonno.

Girgenti (Sicilia), 20 mila anime. Porto sulla costa australe. Esporta molti cereali, olio, mandorle, zolfo e soda.

Siracusa (Sicilia), 15 mila anime. Porto magnifico sulla costa orientale. Vino stimato, olio, tonno, ecc.

Marsala (Sicilia), 20 mila anime. Piccolo porto sulla costa occidentale. Vino eccellente preferibile quasi al madera; granaglie e olio.

Mascali (Sicilia), 18 mila anime. Cotone eccellente di Biancavilla; vini stimati.

Agosta o *Augusta* (Sicilia), 18 mila anime. Buon porto. Olio, sale.

Alicata (Sicilia), 12 mila anime. Grani, zolfo e soda.

Sciacca (Sicilia), 12 mila anime. Esporta grani, miele, olio, sardine, soda.

Termini (Sicilia), 20 mila anime. Grano, olio, tonno, acciughe.

Lipari, sull'isola di questo nome, 12 mila anime. Vino di Malvasia e pietre pomici.

Reggio (Calabria), 20 mila anime. Porto sullo stretto di Messina. Seta, aranci, cedri, essenze, olio d'oliva, sugo di regolizia.

Taranto (Terra d'Otranto), 15 mila anime. Porto sul golfo di questo nome. Esporta i copiosi prodotti agricoli del paese. Saline.

Bari (Terra di Bari), 14 mila anime. Piccolo e buon porto della Puglia, sull'Adriatico. Lavoro del cotone; grande esportazione di cereali, di oli, e frutta secche.

Barletta (Terra di Bari), 20 mila anime. Porto sull'Adriatico. Esporta granaglie, olio, frutta secche e sale.

Salerno (Principato citeriore), 15 mila anime. Porto sul Mediterraneo. Aranci e cedri stimati.

Trani (Terra di Bari), 14 mila anime. Esporta granaglie, olio, frutta secche.

Brindisi (Terra d'Otranto), 6 mila anime. Grande e celebre porto, secco alla foce per il che non possono entrarvi che piccole navi.

Monopoli (Terra di Bari), 16 mila anime. Tessuti di cotone, tele, olio, vino.

Otranto (Terra d'Otranto), 3 mila anime. Grano, frutta, olio.

Pozzuoli (Provincia di Napoli), 8 mila anime. Molto zolfo e pozzolana.

In fondo all'Italia, bagnato dai mari africani, sorge un gruppo d'isole floridissime, fregiate di titoli di splendida nobiltà antica e moderna, piene di popolo, di delizie, di commerci estesissimi, colme di ricchezze: queste sono le isole del gruppo di Malta, fra cui *Malta* la maggiore ha belle e popolose città, e magnifici porti da potere accogliere tutte le armate dell'Europa. Malta appartiene all'Inghilterra. È un grand'emporio di mercanzie inglesi specialmente pel Levante e pei porti del Mediterraneo. Nessuna mercanzia vi è proibita. I prodotti dell'isola consistono in cotone di buona qualità, aranci, e altre frutta del mezzogiorno; essenze, profumerie, indaco, zafferano, anice e comino.

Ho finito il mio lungo, faticoso e difficile compito, e ne rendo lode e grazie a Dio.



INDICE (*)

DELL' ASIA.

Continuazione.

LIBRO TERZO.

Geografia Commerciale dei paesi situati al sud-est dell'Imalaia.

LIBRO QUARTO.

Geografia Commerciale dell'Asia orientale.

PRIMO APPENDICE ALLA LEZIONE XX.

SECONDO APPENDICE ALLA LEZIONE XX.

(*) Nella trattazione pratica della materia, cioè nella stesura dell'Opera, l'Autore si accorse, che per la completa chiarezza e piena intelligenza di certe parti della *Geografia Commerciale*, sarebbero tornati opportuni alcuni ritocchi al piano generale dell'Opera medesima, esibito nella introduzione: l'Autore non risparmiò fatica di sorta per render maggiormente fruttuoso questo *Corso di Geografia Commerciale in 50 lezioni* agli studiosi della scienza, e specialmente ai giovani industriali, negozianti, speculatori e banchieri; e più a quelli che fossero troppo poco forniti di studi geografici; potendo sicuramente quest'opera tener luogo di qualunque completo compendio di Geografia.

LIBRO QUINTO.

Geografia Commerciale, grande Arcipelago Indiano.

LIBRO QUINTO (si legga SESTO).

Geografia Commerciale dell'Asia centrale.

LIBRI DEL NUOVO MONDO.

LIBRO QUINTO (si legga PRIMO).

Geografia Commerciale delle regioni Messicana e Guatimalese.

LIBRO SECONDO.

Geografia Commerciale delle Repubbliche dell' America del Sud.

LIBRO TERZO.

Dell' America settentrionale al Nord del Golfo del Messico.

LIBRO QUARTO.

Geografia Commerciale delle Indie Occidentali e paesi circostanti.

LIBRI DELL' EUROPA

CON LA GEOGRAFIA COMMERCIALE DEL LEVANTE.

LIBRO PRIMO.

Geografia Commerciale dell' occidente d' Europa.

LIBRO SECONDO.

Geografia Commerciale dell'Europa del centro e del nord.

LIBRO TERZO.

Geografia Commerciale dell'Europa del sud e dei Paesi del levante.

